# Gazzetta Ufficiale

## DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1908 — ROMA — Lunedì, 8 giugno — Numero 134.

**DIREZIONE**
*in Via Larga nel Palazzo Baleani*

Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi

**AMMINISTRAZIONE**
*in Via Larga nel Palazzo Baleani*

**Abbonamenti**

| | anno | semestre | trimestre |
|---|---|---|---|
| In Roma, presso l'Amministrazione | L. 32 | L. 17 | L. 9 |
| » a domicilio e nel Regno | » 36 | » 19 | » 10 |
| Per gli Stati dell'Unione postale | » 80 | » 41 | » 22 |

Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali.

**Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali: decorrono dal 1° d'ogni mese.**

**Inserzioni**

Atti giudiziarii . . . . . . . . . L. 0.25 } per ogni linea o spazio di linea
Altri annunzi . . . . . . . . . » 0.30 }

**Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla *Amministrazione della Gazzetta*.**

Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa al foglio degli annunzi.

*Un numero separato in Roma cent.* **10** — *nel Regno cent.* **15** — *arretrato in Roma cent* **20** — *nel Regno cent* **30** — *all'Estero cent.* **35**
*Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo si aumenta proporzionatamente.*


## SOMMARIO



# Parte Ufficiale

## LEGGI E DECRETI

*Il numero 137 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene la seguente legge:*

**VITTORIO EMANUELE III**
**per grazia di Dio e per volontà della Nazione**
**RE D'ITALIA**

Il Senato e la Camera dei Deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

È approvata e resa esecutoria l'annessa Convenzione stipulata il 23 giugno 1907 fra il Governo e il comune di Volterra per la concessione della ferrovia, a scartamento normale ed a trazione a vapore, che allaccerà la città di Volterra alla linea Cecina-Volterra (Saline).

Il comune di Volterra è tenuto a costruire la linea in base al progetto esecutivo che sarà approvato dal Governo ed alle successive prescrizioni.

Venendo dal Governo ordinate variazioni e modifiche in confronto del progetto di massima, le quali abbiano per iscopo di rendere meno costosi l'esercizio e la manutenzione della linea, la corrispondente spesa, in quanto non trovi compenso in economie verificatesi nell'esecuzione dei lavori, andrà a diminuzione della somma stabilita per dotazione di materiale rotabile, restando a carico del concessionario ogni eventuale eccedenza.

La Direzione Generale delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad assumere l'esercizio della linea stessa ed a provvedere eventualmente il materiale rotabile necessario coi fondi accordati per l'acquisto di materiale rotabile per la propria rete.

Art. 2.

È convertito il legge il R. decreto 21 luglio 1907, n. 386, col quale fu approvata la Convenzione in data 11 stesso mese tra il Governo e la Società nazionale di ferrovie e tramvie per la cessione alla medesima dello esercizio della linea Brescia-Iseo, a decorrere dal 1° agosto 1907.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 5 aprile 1908.

VITTORIO EMANUELE.

BERTOLINI.
CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

## CONVENZIONE

per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia secondaria a trazione a vapore ed a sezione normale dalla stazione di Saline della linea Cecina-Volterra Saline alla città di Volterra.

Fra le LL. EE. il prof. Emanuele Gianturco, Ministro dei lavori pubblici, ed il prof. Giuseppe Fasce, Sottosegretario di Stato, in assenza del Ministro del Tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il sig. marchese cav. uff. Guido Incontri, assessore del comune di Volterra, in rappresentanza del sindaco, si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

### Art. 1.

Il Governo accorda al comune di Volterra la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia secondaria a binario normale di metri 1,445 ed a trazione a vapore dalla stazione di Saline della linea Cecina-Volterra Saline alla città di Volterra, che il concessionario si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta alle condizioni della presente convenzione e del relativo capitolato e sotto l'osservanza delle leggi 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, 27 dicembre 1896, n. 561, 30 giugno 1906, n. 272, e delle altre vigenti, del regolamento n. 1, approvato col R. decreto 21 ottobre 1863, n. 1528, e degli altri regolamenti emanati e da emanarsi, in quanto non sia diversamente disposto dalle condizioni predette.

La concessione della ferrovia è fatta per anni 70, a decorrere dalla data del decreto Reale di approvazione della concessione medesima.

### Art. 2.

Il comune di Volterra cede allo Stato l'esercizio della linea predetta per tutta la durata della concessione, e perciò, terminata la sua costruzione e quella dei suoi accessorî, compresa la linea telegrafica e compiutone il collaudo provvisorio, lo Stato la riceverà in consegna e l'aprirà al pubblico servizio entro il termine di un mese dalla data del verbale di consegna.

### Art. 3.

Il Governo provvederà all'esercizio della linea col materiale rotabile e di esercizio, che verrà provvisto a proprie spese dal concessionario nella misura stabilita all'art. 10 dell'annesso capitolato, e tale materiale rimarrà tutto di assoluta proprietà dello Stato senza che il concessionario vi abbia più diritto di sorta, nemmeno allo scadere della concessione.

L'Amministrazione esercente assume a suo carico tutte le spese di esercizio, comprese quelle di manutenzione ordinaria e straordinaria della linea e suoi accessorî, e di manutenzione e rinnovamento del materiale rotabile e d'esercizio e quello di ricambio del materiale metallico d'armamento.

Il concessionario però, nel primo anno d'esercizio rimborserà per trimestre scaduto all'Amministrazione esercente le spese di manutenzione della linea ed accessorî ricevuti in consegna come all'art. 2, ed il concessionario medesimo per tutto il decennio decorribile dalla data della consegna predetta resterà responsabile a termini dell'art. 1639 del vigente Codice civile verso l'esercente dei guasti che si manifestassero nel corpo stradale, nei fabbricati nelle opere d'arte, ecc., in conseguenza di vizi o difetto di costruzione.

### Art. 4.

A garanzia dell'obbligo assunto per la costruzione della ferrovia il concessionario ha depositato a titolo di cauzione la somma di L. 62,300 in titoli di rendita al portatore del consolidato italiano 5 per cento, come risulta dalla dichiarazione provvisoria n. 134 rilasciata il 27 aprile 1907 dalla sezione di R. tesoreria provinciale di Pisa.

La cauzione suddetta sarà restituita a rate fino alla concorrenza di quattro quinti, a misura dell'avanzamento dei lavori e delle provviste; l'ultimo quinto sarà trattenuto fin dopo la finale collaudazione che avrà luogo durante il secondo anno dalla data dell'apertura dell'intera linea all'esercizio.

### Art. 5.

Il Governo per la concessione di questa ferrovia accorda pei primi sessant'anni a decorrere dal giorno dell'apertura all'esercizio, il sussidio di lire quattromila (L. 4000) a chilometro che per i rimanenti dieci anni verrà aumentato a lire cinquemila (L. 5000), sulla intera lunghezza della linea, misurata dall'asse del fabbricato viaggiatori della stazione di Volterra Saline all'estremo del binario di servizio alla stazione di Volterra città.

La liquidazione della sovvenzione sarà fatta in base ad una misurazione da eseguirsi in contraddittorio dopo l'apertura all'esercizio.

Agli effetti di tale liquidazione, sulla lunghezza che tra i suddetti estremi è prevista nel progetto di massima in chilometri 8 + 225 non sarà tollerata una eccedenza maggiore del due per cento.

Detto sussidio decorrerà dal giorno dell'apertura della ferrovia all'esercizio, e sarà pagato al concessionario a rate annuali posticipate.

### Art. 6.

Tutti i prodotti lordi diretti ed indiretti della linea saranno devoluti all'Amministrazione esercente, a titolo di compenso di tutte le spese di cui all'art. 3.

### Art. 7.

Il Governo si riserva la facoltà di cedere, in qualunque tempo, fermi mantenendo verso il concessionario i patti e le condizioni risultanti dal presente contratto, e annesso capitolato, l'esercizio della ferrovia a quella Società a cui cedesse l'esercizio, con o senza la contemporanea concessione della proprietà della propria linea Cecina-Volterra Saline.

### Art. 8.

E' fatta facoltà al comune di Volterra di cedere ad una Società anonima o per accomandita od anche ad un privato purchè riconosciuto dal Governo, a norma dell'art. 295 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, i diritti, ragioni ed obblighi

che gli derivano dal presente contratto ed annesso capitolato, rimanendo però sempre esso Comune solo responsabile verso il Governo ed il pubblico di tutto quanto col detto contratto e capitolato venne convenuto.

La validità della cessione è in ogni caso subordinata all'approvazione governativa.

Art. 9.

Il Governo si riserva la facoltà di riscattare la linea in qualunque tempo, previo avviso da darsi sei mesi prima al concessionario, senza che questo abbia diritto ad altro compenso all'infuori della continuazione del pagamento negli importi e nei modi e termini stabiliti nella Convenzione, della sovvenzione governativa dalla quale dovrà essere dedotto l'importo delle imposte prediali, di cui al successivo art. 16

Tale sovvenzione, diminuita come sopra, potrà a scelta del Governo essere convertita in un capitale corrispondente col ragguaglio del cento per quattro e cinquanta (4.50) all'atto del riscatto.

Art. 10

Trascorso infruttuosamente il termine assegnato all'art 2 dell'annesso capitolato per la presentazione del progetto esecutivo redatto nel modo in detto articolo indicato, il concessionario incorrerà senza bisogno di costituzione in mora nella decadenza dalla concessione e nella perdita di metà della cauzione, che sarà devoluta allo Stato Potrà però essergli accordata, purchè richiesta prima della scadenza, una proroga non maggiore di sei mesi, ove concorrano riconosciuti motivi.

Se il concessionario non inizierà i lavori nel termine assegnato all'art. 3 del detto capitolato, dopo una formale ingiunzione fatta intimare dal Ministero dei lavori pubblici, incorrerà, allo spirare del nuovo termine prefissogli colla ingiunzione, e senza bisogno di altra costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione e nella perdita dell'intera cauzione, la quale sarà devoluta allo Stato.

Ove concorrano riconosciuti motivi, potranno essere accordate, se chieste prima della scadenza, proroghe che nel loro insieme non supereranno la durata di un anno

Tali proroghe s'intenderanno estese al termine fissato nello stesso art. 3 per l'ultimazione dei lavori.

Se dopo due anni dalla data dell'approvazione del progetto esecutivo i lavori non saranno avanzati e le provviste eseguite in modo da rendere sicura l'apertura della linea all'esercizio nel termine stabilito nel citato art. 3, o come sopra prorogato, il concessionario incorrerà pure, senza bisogno di costituzione in mora, nella decadenza dalla concessione e nella perdita della cauzione, che sarà devoluta allo Stato.

Anche in questo caso, se domandate prima della scadenza, ed ove concorrano riconosciuti motivi, potranno essere accordate proroghe tali, che, cumulate con quelle eventualmente già accordate per l'inizio dei lavori, non superino la durata di un anno.

Finalmente se i lavori non saranno compiuti o le provviste non eseguite in modo da potersi aprire all'esercizio l'intera linea nel termine stabilito al citato art. 3 del capitolato o diversamente fissato in uno dei predetti provvedimenti di proroga, il concessionario incorrerà, salvo comprovati casi di forza maggiore, in una multa di lire cento, per ogni giorno di ritardo; tale multa sarà prelevata dalla cauzione se il concessionario non provvederà al pagamento.

Decorsi però sei mesi dal giorno in cui sia cominciata l'applicazione della multa senza che la linea possa aprirsi all'esercizio, il concessionario incorrerà senza bisogno di costituzione in mora nella decadenza della concessione e nella perdita dell'intera cauzione, fatta deduzione della somma complessiva che fosse stata pagata per multe e osservato quanto dispone l'art 253 della legge sui lavori pubblici per la parte di cauzione già restituita

Art. 11.

Nei casi di decadenza contemplati nel precedente articolo e nella conseguente applicazione degli articoli 252 e 253 della legge sui lavori pubblici, la stima devoluta ai tre arbitri inappellabili da nominarsi come all'art. 14, si limiterà al valore delle opere e provviste esistenti considerate fuori d'uso e per il prezzo che se ne ricaverebbe potendole rivendere immediatamente e sempre indipendentemente dalla loro destinazione allo stabilimento ed esercizio della strada ferrata

Art 12.

Il concessionario rinuncia ai privilegi, diritti di preferenza, indennità e compensi di cui agli articoli 269 e 270 della legge sui lavori pubblici che gli potessero competere per diramazioni, intersezioni e prolungamenti di linea nonchè per le linee laterali, restando in facoltà del Governo di provvedere alla costruzione ed all'esercizio di esse direttamente o mediante concessione a chiunque esso creda, senza essere tenuto in qualsiasi caso a compensi od a risarcimento [illegible] concessionario stesso.

Art 13.

Il concessionario rimane esclusivamente responsabile verso i terzi di ogni danno che fosse derivato alle loro proprietà in conseguenza della costruzione della ferrovia.

E perciò esso tiene sollevate ed indenni, in qualunque tempo, l'Amministrazione esercente e lo Stato da ogni molestia e domanda di compensi di danni e di diritti che fosse avanzata da terzi per occupazione di proprietà, per interruzione di strade, per intercettazione o sviamento di corsi d'acqua o per qualsiasi fatto dipendente dalla costruzione della strada ferrata col presente atto concessa.

Art. 14.

Dalla data del decreto Reale che approverà la presente Convenzione, fino al collaudo definitivo della ferrovia, il concessionario pagherà annualmente al pubblico tesoro la somma di L. 60 per chilometro di linea in corrispettivo delle spese a carico del Governo per la sorveglianza della costruzione, restando stabilito che il pagamento sarà integralmente dovuto anche se saranno accordate proroghe all'incominciamento dei lavori.

Art 15.

Il presente atto di concessione e quelli con cui fosse dal concessionario allogata la costruzione della linea, o ceduta previa approvazione del Governo, l'intera concessione saranno registrati col solo pagamento del diritto fisso di lire una.

Saranno parimente soggetti alla sola tassa fissa di lira una per ogni proprietà, gli atti relativi alle espropriazioni dei terreni ed altri stabili necessari per la costruzione della ferrovia concessa e delle sue dipendenze ed anche quelli per i successivi ampliamenti autorizzati dal Governo.

Art 16

Sono a carico del concessionario le imposte prediali che gravano sui terreni da occuparsi colla sede ferroviaria e sue dipendenze e sui fabbricati della ferrovia, a senso dell'art 283 della legge sui lavori pubblici.

Effettuandosi il riscatto della ferrovia, il concessionario rimarrà esonerato dal giorno del [illegible] dal pagamento delle predette imposte.

Art. 17

La decisione delle questioni d'indole puramente tecnica è riser-

vata al Ministero, sentiti, secondo le rispettive competenze, il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, ovvero il Comitato Superiore delle strade ferrate.

Quando insorgessero altre questioni per la interpretazione o per l'esecuzione della presente convenzione o dell'annesso capitolato, ed il concessionario non s'acquetasse alla risoluzione che ne sarà proposta dal Ministero in via amministrativa, sentito, occorrendo, il Consiglio di Stato, quelle di tali questioni che a senso delle vigenti leggi fossero di competenza dell'autorità giudiziaria, saranno, dalla parte che vi ha interesse, sottoposte alla giurisdizione ordinaria di Roma, a meno che le parti con apposito atto di compromesso non preferiscano deferirle ad un Collegio di tre arbitri, i quali potranno anche essere autorizzati a pronunciare come amichevoli compositori. Ciascuna delle parti nominerà il proprio arbitro; il terzo sarà nominato d'accordo, e, in difetto, dal primo Presidente della Corte d'appello di Roma.

Art. 18.

La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo la ratifica da parte del Consiglio comunale di Volterra approvata dalla Giunta Provinciale Amministrativa e la conversione in legge del decreto Reale d'approvazione ai sensi dell'art. 1° della legge 22 aprile 1905, n. 137.

Fatto a Roma addì 23 del mese di giugno dell'anno millenovecentosette.

*Il Ministro dei lavori pubblici*
EMANUELE GIANTURCO.

*Il Sottosegretario di Stato per il tesoro*
GIUSEPPE FASCE.

*Guido Incontri*, Assessore Comunale di Volterra in rappresentanza del Sindaco.
*Pietro Ginori-Conti*, testimone.
*Pietro Lanino*, testimone.
*Avv. Ettore Giusti*, segretario delegato alla stipulazione dei contratti.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
*Il Ministro dei lavori pubblici*
BERTOLINI.

*Il Ministro del tesoro*
CARCANO.

## CAPITOLATO

annesso alla Convenzione per la concessione della ferrovia secondaria a trazione a vapore ed a sezione normale dalla stazione di Volterra Saline alla città di Volterra.

Art. 1.

*Indicazione del progetto di massina.*

Il concessionario è obbligato a costruire la strada ferrata secondo il progetto di massima redatto dall'ingegnere Pietro Lanino, in data 28 febbraio 1905, e ritenuto ammissibile dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici con voto n. 657, del 16 agosto 1905, sotto l'osservanza delle avvertenze e prescrizioni in detto voto contenute.

Art. 2.

*Progetto esecutivo.*

Entro sei mesi dalla data della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del decreto Reale di approvazione della concessione, dovrà il concessionario presentare in doppio esemplare bollato il progetto esecutivo della linea redatto in base al progetto di massima e voto del Consiglio Superiore sopradetti e costituito dai seguenti allegati:

*a*) corografia in scala non maggiore di 1 : 25,000 e non minore di 1 : 50,000 sulla quale sia riportato tanto il tracciato di massima quanto quello definitivo;

*b*) relazione tecnica specialmente per quanto riguardi le differenze fra il progetto di massima e quello esecutivo;

*c*) planimetria in scala 1 : 20,000;

*d*) profilo longitudinale in scala 1 : 2,000 per le lunghezze e 1 : 200 per le altezze, con le quote del terreno e del piano di formazione, riferite al livello del mare, con l'indicazione delle livellette e relative pendenze coi dati delle curve e lunghezze dei rettilinei e con le lunghezze progressive;

*e*) sezioni normali in scala di 1 : 100;

*f*) sezioni trasversali in scala di 1 : 200 a distanza non maggiore di m. 100 ed estese ove occorra, cioè in tutti i tratti nei quali il terreno presenti speciali accidentalità in modo da rappresentare con sufficiente approssimazione la figura del terreno ai due lati della ferrovia;

*g*) piani generali delle stazioni in scala di 1 : 500;

*h*) tipi normali e speciali dei fabbricati in scala di 1 : 100 con la pianta di ciascuno dei piani, un prospetto ed almeno uno spaccato;

*i*) tipi normali dei manufatti e tipi delle opere d'arte speciali aventi luce maggiore di m. 10 in scala non minore di 1 : 200 con piante prospetti a sezioni trasversale e longitudinale; per le costruzioni metalliche saranno aggiunti i relativi calcoli di resistenza;

*k*) tipi delle opere di sostegno, di difesa e di consolidamento della ferrovia:

*l*) tipi delle gallerie;

*m*) tipi dell'armamento in scala 1 : 100;

*n*) tipi del materiale mobile con l'indicazione della quantità e del costo della relativa provvista per ciascun tipo;

*o*) tipi degli impianti e meccanismi fissi nelle stazioni e fermate;

*p*) elenco dei passi a livello con l'indicazione dei sistemi di chiusura che s'intende adottare;

*q*) tabelle dei rettilinei e delle curve.

Art. 3.

*Termine per l'incominciamento e l'ultimazione dei lavori.*

Il concessionario dovrà incominciare i lavori entro tre mesi dalla data di approvazione del progetto esecutivo e dovrà compierli entro due anni dalla stessa data.

Dovrà altresì aver fatto tutte le provviste occorrenti perchè entro quest'ultimo termine di due anni l'intera linea possa essere aperta al regolare e permanente esercizio per i trasporti delle persone e delle merci.

Art. 4.

*Stazioni e fermate.*

La stazione di Volterra città sarà costruita secondo il tipo che approverà il Ministero col progetto esecutivo.

Qualora dalle indagini da praticarsi d'accordo da funzionari governativi e dal concessionario risultasse la convenienza di fare

della stazione al regresso una stazione o fermata di pubblico servizio, ai relativi impianti dovrà provvedere a propria cura e spese il concessionario contemporaneamente alla costruzione della linea.

Il piano della via ferrata nelle stazioni sarà orizzontale, salvo in casi speciali e ben giustificati nei quali si potrà ammettere una pendenza non maggiore del 2 per mille.

Art. 5.

*Stazioni d'innesto.*

È riservata al Ministero l'approvazione degli accordi che il concessionario dovrà prendere con la direzione delle ferrovie dello Stato all'effetto di regolare l'innesto della linea nella stazione di Volterra Saline. Saranno a carico del concessionario le spese per gli ampliamenti e le innovazioni che per l'esercizio della nuova linea occorressero a giudizio del Ministero in detta stazione; l'esecuzione dei relativi lavori spetterà di diritto alla direzione delle ferrovie dello Stato.

Le eventuali contestazioni che sorgessero nella liquidazione delle suddette spese saranno deferite per la loro soluzione a tre arbitri inappellabili nominati come al seguente art. 6.

Art. 6.

*Tronchi e stazioni comuni.*

Il concessionario dovrà accordare al Governo, o ad altri che fossero autorizzati a costruire ed esercitare nuove linee di strade ferrate, l'uso delle stazioni e dei tronchi parziali che potessero rendersi comuni a dette nuove linee mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute od in caso di dissenso stabilite da tre arbitri, due dei quali scelti dalle parti interessate ed il terzo dal presidente del tribunale civile di Volterra.

Quest'obbligo si estende anche al caso che le nuove ferrovie siano di diverso scartamento, o l'allacciamento debba farsi mediante l'adattamento o la sovrapposizione del nuovo scartamento.

Art. 7.

*Binari di diramazione e traversate.*

Fermo il disposto degli articoli 4 e 5 della legge 30 giugno 1906, n. 272, il Governo avrà sempre il diritto di costruire a sue spese e di esercitare binari di diramazione per stabilimenti suoi propri sia militari che civili.

Le concessioni di traversate per passaggi a livello, ancorchè pedonali, per cavalcavia, sottovia, acquedotti, condutture di gas illuminante, o di energia elettrica ed altre simili non potranno essere fatte senza l'approvazione governativa.

Art. 8.

*Traversate a livello.*

Le traversate a livello con le vie ordinarie si eseguiranno sotto un angolo non minore di 45 gradi.

L'indicazione delle traversate da munirsi di chiusura e di quelle che potranno lasciarsi aperte nonchè del sistema di chiusura sarà data dal Ministero nell'approvare il progetto esecutivo.

La chiusura dei passi a livello sarà costituita da cancelli o sbarre da ambo i lati della via ferrata manovrati sul posto od a distanza e collocati a non meno di due metri dalla più vicina rotaia. Nella loro apertura dovranno lasciare un varco libero misurato a squadra con la via ordinaria di metri 4 a 6 a seconda della importanza della strada, salvo quelle maggiori larghezze che in casi speciali potranno occorrere alla intersezione con grandi viali di pubbliche passeggiate e simili; per le strade vicinali o private la suddetta larghezza sarà da 2 e 4 metri. In corrispondenza del passaggio le rotaie saranno munite di controrotaia interna lunga almeno metri 1 50 in più della larghezza libera del varco.

Le rampe di accesso avranno pendenza più o meno dolce che sarà regolata a seconda dell'importanza e della natura della strada, e presi gli accordi con l'amministrazione interessata; in ogni caso fra la rampa di accesso e la ferrovia dovrà d'ambo i lati intercedere un tratto orizzontale non minore di metri 10; esse saranno coperte con acconcio materiale in conformità dei tronchi contigui della strada a cui si uniscono.

Art. 9.

*Chiusura della linea.*

La ferrovia sarà isolata con adeguato sistema di chiusura nei tratti in vicinanza dei luoghi abitati, delle stazioni ed in quelli nei quali la ferrovia è stabilita su strada ordinaria, nelle località ove il bestiame è allevato brado, ed in quegli altri tratti ove sarà richiesto per la sicurezza dell'esercizio

La indicazione dei tratti da munirsi di chiusura sarà data dal Ministero con l'approvazione del progetto esecutivo. Sarà però sempre in facoltà del Ministero di imporre, anche dopo l'apertura all'esercizio, la estensione della chiusura su quei tratti pei quali lo riconoscesse necessario.

Art. 10.

*Materiale mobile.*

Il materiale mobile e d'esercizio per la prima dotazione sarà provveduto in misura non inferiore a L. 37.180 a chilometro.

Il materiale mobile dovrà essere costruito secondo i più recenti e migliori sistemi e giusta i tipi che saranno approvati dal Ministero col progetto esecuivo, e non potrà essere messo in circolazione se non dopo le debite ricognizioni ed esperimenti da parte dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il materiale mobile dovrà essere atto, secondo le prescrizioni del Governo, ai trasporti militari; le carrozze a corridoio longitudinale, quando sia richiesto dal Governo, dovranno essere costruite in modo da potersi adattare al trasporto dei malati e dei feriti.

Art. 11.

*Preferenza all'industria nazionale.*

Qualora per la provvista del materiale fisso e del materiale mobile della prima dotazione, il concessionario non trattasse direttamente coll'industria nazionale potrà aprire una gara ed ammettervi anche delle ditte estere; ma dovrà limitarla soltanto ad una metà della provvista occorrente e preferire l'industria nazionale ogni qualvolta questa proponga prezzi che non eccedano quelli offerti dalle ditte estere, aumentati del 5 per cento e delle spese di dogana e di trasporto al luogo di consegna.

Qualora in questa prima gara sia rimasta preferita l'industria nazionale, alla ditta aggiudicataria o ad altre ditte nazionali, sarà affidata la fornitura dell'altra metà alle stesse condizioni della prima aggiudicazione.

Se sia rimasta invece preferita nella prima gara una ditta estera, o non sia stato possibile l'allogamento della seconda metà alle ditte nazionali, come sopra, sarà aperta una seconda gara limitata all'industria nazionale, e solo nel caso che le offerte relative risultassero superiori al prezzo di aggiudicazione della prima metà alla ditta estera, o che tale gara rimanesse deserta, il concessionario sarà libero di aprire nuovamente una gara internazionale.

Alle suddette gare internazionali saranno ammesse soltanto

ditte fabbricanti di materiali, e non ditte aventi sola rappresentanza, adottando, in quanto siano applicabili nei singoli casi, le norme degli articoli 27, 28, 31 a 46 del regolamento per le costruzioni di strade ferrate approvato col R. decreto 17 gennaio 1886, n. 3705.

La regolarità dello operazioni di gara e di aggiudicazione alle quali dovrà assistere un funzionario dell'ufficio speciale delle ferrovie, sarà riconosciuta dal Ministero, ed ove le premesse disposizioni risultino inadempiute, sarà applicata al concessionario una multa del 15 per cento del valore del materiale fisso, e del 35 per cento del valore del materiale mobile.

L'importo delle multe, in caso di mancato pagamento, sarà trattenuto sulle annualità delle sovvenzioni governative.

Art. 12.

*Tutela della pubblica igiene.*

Nella esecuzione dei lavori della linea sono vietati gli scavi che possano dar luogo a ristagni d'acqua o impaludamento in modo permanente.

Per le cave di prestito [illegible] il concessionario sarà tenuto all'osservanza [illegible] delle legge 2 novembre 1901 n. 460 e 15 [illegible] n. 209 e [illegible] regolamenti.

Del pari per tutto quanto riguarda [illegible] della linea il concessionario è tenuto alla osservanza [illegible] a tre tutte contenenti disposizioni [illegible] la malaria o sul chinino di Stato, e [illegible] regolamenti relativi, non [illegible] alla osservanza delle disposizioni ed istruzioni [illegible] e speciali, che per l'esecuzione di dette norme legislative e regolamentari siano o possano essere emanate dal Ministero dell'interno.

Art. 13.

*Antichità.*

I monumenti che venissero scoperti nell'esecuzione dei lavori non saranno menomamente danneggiati. Il concessionario dovrà dare immediato avviso del rinvenimento al prefetto della Provincia.

Trattandosi di monumenti dei quali il Governo decidesse la conservazione sul posto, dovrà il concessionario studiare e proporre l'occorrente variante che esso sarà obbligato di adottare senza alcun compenso.

Per la pertinenza delle statue, medaglie, frammenti archeologici e di tutti gli oggetti antichi in genere si osserveranno le leggi ed i regolamenti in vigore

Art. 14.

*Numero dei treni ed orari.*

L'apertura della linea all'esercizio si farà con lo stesso numero di coppie di treni giornalieri in circolazione sulla linea Cecina-Volterra Saline.

Art 15.

*Tariffe e condizioni di trasporto.*

Le tariffe da applicarsi ai trasporti sulla linea concessa, saranno quelle che risulteranno dall'allegato 1 al presente capitolato.

Le condizioni e norme che regoleranno i trasporti medesimi saranno quelle che vigono nei trasporti sulle ferrovie dello Stato e successive modificazioni in quanto siano applicabili e non risulti diversamente disposto dalle [illegible] particolari ad ogni categoria di trasporti, inserite nell'allegato suddetto.

Le tariffe potranno essere ribassate per determinate categorie di trasporti e temporaneamente, secondo le facoltà che sono o saranno consentite all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e sotto la osservanza delle modalità prescritte dall'Amministrazione medesima.

Le tariffe stesse potranno essere ribassate in linea generale e dopo un congruo esperimento, quando il prodotto lordo della linea superi le lire cinquemila per chilometro.

Art. 16.

*Opere di difesa nazionale.*

Il concessionario non potrà opporsi a che, sia durante la costruzione, sia durante l'esercizio l'autorità militare esegua con personale e mezzi propri tutte quelle opere che a suo esclusivo giudizio crederà necessario di predisporre nell'interesse della difesa nazionale, ciò ben inteso senza recare danno od incaglio all'esercizio

Art. 17.

*Personale.*

Il concessionario dovrà per la costruzione della linea impiegare esclusivamente italiani, salve le eccezioni, che dietro giustificati motivi, venissero approvate dal Governo

Art. 18

*Linee telegrafiche e telefoniche*

Il Governo avrà il diritto di stabilire gratuitamente lungo la strada ferrata concessa linee telegrafiche, telefoniche e di qualunque altro sistema di corrispondenza, di monopolio governativo, nonchè di appoggiare i propri conduttori sui pali appartenenti al concessionario.

Le linee con fili telegrafici, telefonici, o per altri segnali, destinate esclusivamente al servizio della strada ferrata, saranno costruite secondo i tipi preventivamente approvati dal ministro dei lavori pubblici d'accordo con quello delle poste e telegrafi.

Art. 19.

*Sorveglianza.*

È riservato al Governo il diritto di far ispezionare e sorvegliare in ogni tempo l'esecuzione dei lavori tanto di primo impianto della ferrovia che di riparazione, di complemento o di ampliamento, che in forza del presente contratto verranno eseguiti per conto del concessionario e così pure di fare collaudare i materiali da impiegarsi nei lavori stessi comprese le rotaie, il materiale minuto d'armamento e le traversine e di rifiutarli quando non siano delle dimensioni e qualità volute.

*Il Ministro dei lavori pubblici*
EMANUELE GIANTURCO.

*Il Sottosegretario di Stato per il Tesoro*
GIUSEPPE FASCE

*Guido Incontri*, Assessore Comunale di Volterra in rappresentanza del Sindaco.
*Pietro Ginori-Conti*, testimone.
*Pietro Lanino*, testimone.
*Avv. Ettore Giusti*, segretario delegato alla stipulazione dei contratti

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
*Il Ministro di lavori pubblici*
BERTOLINI

*Il Ministro del Tesoro*
CARCANO.

Allegato 1 al capitolato.

## LINEA SALINE DI VOLTERRA-VOLTERRA

### Tariffe e condizioni dei trasporti

*Condizioni generali.*

1° *Eseguimento dei trasporti.* — I trasporti di viaggiatori, bagagli, animali, numerario, merci si eseguono in base alle disposizioni contenute nel volume delle condizioni e relativi allegati valevoli sulle ferrovie dello Stato in quanto siano applicabili e non siano modificate dalle condizioni particolari ad ogni categoria di trasporti.

2° *Tassa di bollo.* — Per ogni biglietto di viaggiatore e per ogni riscontro pel trasporto di bagagli, cani, animali, numerario e merci, devonsi pagare, in aggiunta ai prezzi di tariffa, centesimi cinque per tassa di bollo.

3° *Imposte erariali.* — I prezzi di trasporto stabiliti dalle tariffe comprendono le imposte erariali.

4° *Tasse accessorie.* — Oltre i prezzi di trasporto appresso indicati, sono applicabili, quando occorra, le tasse accessorie nei casi e nella misura stabiliti dalle tariffe e condizioni delle ferrovie dello Stato (Diritto fisso per le esazioni suppletive dai viaggiatori, diritto di deposito dei bagagli, tasse di pesatura, sosta, magazzinaggio, uso della grue, nolo dei copertoni, provvigione sugli assegni e sulle spese anticipate, diritti suppletivi per le modificazioni al contratto di trasporto, ecc.).

5° *Convogli speciali.* — Possono aver luogo convogli speciali tanto pel trasporto di persone che per quello delle cose.

Chi desiderasse usufruirne dovrà rivolgersi all'Amministrazione sia per la tariffa che per gli orari da stabilirsi.

6° *Concessioni speciali.* — I trasporti di persone, di bestiame e di cose per conto della Casa Reale e di quelle dei Principi Reali, nonchè per conto dello Stato, dei militari per conto proprio, degli impiegati civili dello Stato e di determinati trasporti e categorie di persone del pubblico, sono eseguiti in base ai prezzi e alle condizioni risultanti dal sub-allegato *A* della presente tariffa della quale forma parte integrante e successive modificazioni.

I funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie e le loro famiglie avranno lo stesso trattamento stabilito sulle reti principali.

*Tariffa pel trasporto dei viaggiatori* — Viaggiatori ordinari, biglietti di corsa semplice: Prezzi per l'intero percorso: 1ª classe, lire 1.20; 3ª classe, lire 0.70. — Compartimenti riservati, prezzi per l'intero percorso: 1ª classe, lire 7.50; 3ª classe, lire 4.50.

*Avvertenze*: 1° Nei compartimenti riservati, contro il pagamento delle somme di L. 7.50 e 4.50 rispettivamente per la classe 1ª e 3ª potranno prender posto senza ulteriore tassa sei viaggiatori.

I viaggiatori eccedenti tale numero, dovranno munirsi del biglietto ordinario.

2° I ragazzi fino all'età di tre anni sono trasportati gratuitamente, purchè non occupino un posto di viaggiatore e siano accompagnati da persona adulta. Quelli di età compresa fra i tre e i sette anni hanno diritto ad occupare un posto pagando la metà del prezzo di un biglietto ordinario.

3° Qualora venissero istituiti biglietti in servirio comulativo diretto, da e per Volterra città, con località di altre ferrovie, i viaggiatori muniti di biglietti di 2ª classe sul percorso da e per oltre Saline potranno prender posto nelle vetture di 1ª classe sulla linea Saline-Volterra.

*Tariffa pel trasporto dei bagagli.* — Prezzo per tonnellata divisibile di dieci in dieci chilogrammi per l'intero percorsoL. 5. Tassa minima per spedizione, L. 0.25.

*Tariffa pel trasporto dei cani.* — Prezzo per ogni capo, per l'intero percorso L. 0,40.

*Tariffa pel trasporto di piccoli animali*, come: scimmie, gatti, uccelli in gabbie. Prezzo per ogni collo e per l'intero percorso, L. 0.40.

*Tariffa pel trasporto di bicicli, biciclette e tricicli.* — Prezzo per ogni macchina con imballaggio e per l'intero percorso L. 0 50. Prezzo per ogni macchina sciolta e per l'intero percorso, L. 0.40

*Tariffa per trasporto del numerario e degli oggetti preziosi* — Per ogni gruppo del valore sino a L. 500 e per l'intero percorso L. 0.40.

Per ogni gruppo del valore superiore a L. 500 per l'intero percorso e per le prime L. 500, L. 0 40.

Per l'intero percorso e per ogni 500 lire o frazione in più delle prime, L. 0.20.

*Tariffa pel trasporto delle merci.*

1° *Merci in piccole partite.* — per l'intero percorso:

Per ogni spedizione di peso fino a 50 chilogrammi, L. 0.25.

Per ogni spedizione di peso da 51 a 100 chilogrammi L. 0.45.

Per ogni spedizione di peso oltre i 100 chilogrammi:

Prezzo per tonnellata, divisibile di 50 in 50 chilogrammi, L. 4.40.

2° *Merci a vagone completo.* — Per l'intero percorso:

Prima categoria - Merci in genere non appartenenti alle categorie seconda e terza, per tonnellata, L. 4.25.

Seconda categoria - Metalli, legname e materiale da costruzione, per tonnellata L. 3.95.

Terza categoria - Combustibile e legna da ardere, per tonnellata, L. 3.65.

Tassa minima per ogni vagone completo, L. 20.

*Nomenclatura delle merci*
*appartenenti alle categorie seconda e terza.*

*Merci di 2ª categoria - Metalli.* — Acciaio in verghe, in barre, in lastre greggie, in lamiere a T, a doppio T (*poutrelles*) e simili, acciai semplicemente sagomati. Acciaio in rottami, limatura, tornitura e ritagli Acciaio greggio, crudo o fuso in pani. Barre di ferro o di ghisa per grate da finestra e graticole da focolai. Bolloni di ferro. Bronzo in lastre, pani, piastre, rosette, verghe a fasci. Bronzo in rottami, tornitura, limatura e ritagli. Campate in ferro od in ghisa per ponti e fabbriche. Chiavarde di ferro per muratura. Ferraccio, pezzi d'agro, ovvero masse informi di ferro non purgato. Ferro in moglietta o reggetta anche zincata. Ferro da chiodi e da trafilare. Ferro greggio abbozzato o puntellato. Ferro in lamiera ordinaria anche ondulata, spalmata di minio o zincata. Ferro (limatura grossolana di). Ferro in rottami, tornitura, ritagli e scaglie. Ferro stagnato o piombato. Ferro a T, e a doppio T, e simili ferri semplicemente sagomati e laminati. Ferro in verghe o barre piatte o tonde. Ghisa in pani, rottami, limatura, tornitura, ritagli e scaglie. Ghisa (travi e travature e pezzi di) per ponti e fabbriche. Latta bianca in fogli. Latta in rottami e ritagli. Materiale vecchio inservibile da ferrovie e tramvie. Ottone in fogli, lamine, lastre, pani, piastre e verghe a fasci. Ottone in rottami, limatura, tornitura e ritagli. Piastre di ferro e di ghisa. Piombo in fogli, lamine, pani, piastre, verghe a fasci. Piombo in rottami, tornitura, limatura e ritagli. Rame in fogli, lamine, massi, pani, piastre, rosette e verghe a fasci. Rame in rottami, tornitura, limatura e ritagli. Scartate, ossia pezzi da fucina sgrossati per utensili di agricoltura. Stagno in fogli, lamine, pani, piastre verghe a fasci. Stagno in rottami, tornitura, limatura e ritagli. Travi, travature, e pezzi preparati di ferro, di lamiera e di ghisa per ponti e fabbriche. Zinco in fogli, pani, piastre, verghe a fasci senza garanzia per le avarie pei fogli, per le piastre e per le verghe di zinco non incassati o non imballati. Zinco in rottami, limatura, tornitura e ritagli.

*Legnami.* — Casse di legno scomposte in assicelle, a fasci; cavicchi o zeppe di legno; cerchi o cerchioni di legno; cocchiumi di legno; correntini o regoletti di legno per tegolati o soffitti; doghe nuove od usate da tini, botti o barili in fasci; legname in forma di serramenta o di altri grossi lavori da falegname e da carradore; legname non nominato, grossamente preparato o sagomato; legname non nominato, greggio, semplicemente segato o squadrato, come: assami, tavole anche congiunte a due a due, travi e travicelli di ogni specie, pertiche anche spaccate e riflesse per cerchi da botti e pali non nominati; legname non nominato, greggio, in tronchi d'albero; pali per linee telegrafiche e telefoniche; pali da sostegno delle viti; stipa greggia o semplicemente abbozzata (ciocco o ceppo di); tappi e cunei di legno; tine e tinozze di legno, sfatti.

*Materiali da costruzione.* — Arenarie per lastricati; breccia o puddinga, specie di agglomerato in massi per fondazioni o gettate; calce viva o spenta, anche alla rinfusa, se a vagone completo; cemento in sacchi o botti; ciottoli; creta in natura (esclusa quella bianca); gesso in polvere, calcinato o non, in sacchi o botti; ghiaia, lavagne od ardesie in lastre greggie; lavori di cemento anche armati, semplici, come: travi, canali, prismi a scarpa, spalle da incastro; marmette o ambrogette da pavimento; marmo artificiale in lastre o tavole greggie; marmo in pezzi semplicemente abbozzati o ridotti a sagoma, per esser poscia lavorati in balaustre, capitelli, camini, cippi, colonne, gradini, lavatoi, mensole, stipiti, ed altri simili lavori, escluse le vasche da bagni. Marmo in pezzetti cubici, quadrangolari o prismatici per pavimenti in mosaico; mattonelle o piastrelle di terra cotta non nominate e di cemento semplice; mattonelle o piastrelle di maiolica, di marmo artificiale, di cemento colorate e simili altre non nominate. Mattoni e mattonelle comuni ed ordinari di terra cotta, anche per pavimenti; mattoni di terra refrattaria e di grès; mattoni di terra refrattaria smaltati sopra una delle faccie minori; mattoni di arenolite e di calcestruzzo (cioè di calce, di cemento o di gesso con o senza ghiaia, sabbia ecc.) per costruzioni; pietra da cemento cruda; pietre da calce e da gesso, anche alla rinfusa se a vagone completo; pietre greggie, o grossolanamente lavorate alla sabbia od a grossa punta, pietre lavorate a scalpello piano od alla martellina; pietre comuni in pezzetti per pavimenti in mosaico; pietre spaccate per muratura, pozzolana anche alla rinfusa se a vagone completo; sabbia (esclusa quella nera) comune da costruzione; tavole isolatrici in gesso, per costruzioni, formate di canne palustri cementate con gesso; tegole o coppi verniciati o tinti; tegole o coppi ed embrici comuni; tegole di ferro ed accessori; tegole di vetro; tegole di zinco; terra calcarea, surrogato della pietra; terra refrattaria; terre cotte in lavori semplici o lisci, per costruzioni, come: stipiti per finestre, cornicioni e simili; traas, cemento naturale; tubi di terra cotta, di cemento di grès o di pietra; tufi terrosi.

*Merci di terza categoria.* — Combustibili e legna da ardere; accenditori di legno resinoso o pezzetti di legno imbevuti di resina; carbone fossile (detriti utilizzabili derivanti dalla combustione del); carbone fossile (residui combustibili di); carbone fossile (litantrace ed antracite); carbone vegetale anche in polvere grossolana, tritumi e mondiglia; carbonelle di legna o brace; coke; fascine di minuta legna; formelle o mattonelle di carbone fossile ed altre non nominate per combustibile, anche alla rinfusa se a vagone completo; formelle o mattonelle di carbone vegetale; formelle o mattonelle di residui di conceria o di distilleria, anche alla rinfusa se a vagone completo; formelle di torba e di lignite, anche alla rinfusa se a vagone completo; gusci di noci e simili per combustili, anche alla rinfusa se a vagone completo; legna da ardere; lignite e formelle di lignite; pine fruttifere o selvatiche, vuote per combustibile; sansa carbonizzata; sansa esausta d'olio (residuo di olive ad uso di combustibile) anche alla rinfusa se a vagone completo; steli di canapa intrisi di zolfo; torba e formelle di torba; traverse usate o di scarto da ardere, purchè spaccate o segate.

1° *Condizioni particolari pel trasporto delle merci.* — Carico e scarico. — Le operazioni di carico e scarico delle merci vengono eseguite dall'Amministrazione; i relativi compensi sono compresi nelle tasse di trasporto.

2° *Merci escluse dal trasporto.* — Sono escluse dal trasporto le merci di peso indivisibile superiore a due tonnellate e quelle eccedenti la lunghezza utile di un vagone. Dette merci potranno però, eventualmente, essere trasportate in seguito ad accordi da prendersi coll'Amministrazione ed a condizione che le operazioni di carico e scarico siano eseguite, rispettivamente dai mittenti e dai destinatari, che il peso sia convenientemente ripartito sulle ruote dei vagoni e che il mittente fornisca le corde, le catene e quanto altro occorra ad assicurare i colli sui vagoni.

3° *Merci voluminose.* — Le merci voluminose si trasportano senza aumento dei prezzi indicati per ciascuna categoria.

4° *Tassa minima per vagone.* — La tassa minima per ogni vagone completo è dovuta quando il trasporto riguardi merci spedite sciolte alla rinfusa, che possano facilmente confondersi con altre, oppure merci che non ammettono comunanza di carico, come: carbone fossile, coke, sabbia, terre, pietre, letame, ghiaia, calce e simili. È pure dovuta quando lo speditore domandi espressamente un vagone per suo esclusivo uso, con apposita annotazione sul documento di trasporto.

5° *Resa delle merci.* — La merce sarà consegnata al destinatario entro 24 ore dal suo arrivo in stazione.

*Il Ministro dei lavori pubblici*
EMANUELE GIANTURCO.

*Il Sottosegretario di Stato per il tesoro*
GIUSEPPE FASCE.

*Guido Incontri*, Assessore Comunale di Volterra in rappresentanza del Sindaco.
*Pietro Ginori-Conti*, testimone.
*Pietro Lanino*, testimone.
*Avv. Ettore Giusti*, segretario delegato alla stipulazione dei contratti.

Per copia conforme ad uso interno amministrativo.

*Il segretario*
GIUSTI.

N. 45,577 - Divisione II.

## IL MINISTRO DEL TESORO

Visto l'art. 102 del regolamento sulla contabilità generale dello Stato, approvato con R. decreto 4 maggio 1885, n. 2047;

**Delega:**

S. E. l'onorevole prof. Giuseppe Fasce, Sottosegretario di Stato per il tesoro, a firmare in sua vece, il contratto relativo alla concessione, al comune di Volterra, della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia secondaria, a binario normale, e a trazione a vapore, dalla stazione di Saline, della linea Cecina-Volterra Saline, alla città di Volterra, col sussidio chilometrico annuo di L. 4000 per i primi 60 anni, e di L. 5000 per i rimanenti 10 anni.

Roma, addì 22 giugno 1907.

Il Ministro del Tesoro
*Carcano.*

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
*Il Ministro dei lavori pubblici*
BERTOLINI.

*Il Ministro del Tesoro*
CARCANO.

Sub-allegato **A.**

# TARIFFE SPECIALI

pei trasporti di persone, di bestiame e di cose per conto della Casa Reale e di quelle dei Principi Reali, nonchè per conto dello Stato, dei militari per conto proprio, degli impiegati civili dello Stato e di determinati trasporti e categorie di persone del pubblico.

AVVERTENZA.

I prezzi comprendono le imposte erariali (13 per cento per i trasporti a grande velocità e 2 per cento per quelli a piccola velocità accelerata od ordinaria): le somme ad esse relative dovranno versarsi integralmente al tesoro dello Stato.

## CONCESSIONE SPECIALE *A*

**Trasporti per conto della Casa di Sua Maestà e delle Case dei Reali Principi**

I. — *Viaggi delle Loro Maestà e dei Reali Principi.*

1. *Treni speciali.* — Pei viaggi in treno speciale, delle Loro Maestà e dei Reali Principi, e persone del loro seguito, il prezzo è di L. 3.39 per treno e chilometro, sempre quando la composizione del treno, quali che siano i veicoli adoperati, non ecceda 12 assi, compreso il bagagliaio; eccedendo, il prezzo per ogni asse in più è di L. 0 339 per chilometro.

Il prezzo minimo di ogni treno è di L. 67.80 per ciascuna rete.

2. *Treni ordinari (carrozze-salone, saloncini e compartimenti riservati).* — Piacendo alle Loro Maestà ed ai Reali Principi di viaggiare nei treni ordinari, i prezzi da computarsi sono i seguenti:

| TRENI | Carrozze-salone e saloncini | | | | | Compartimenti riservati (con o senza posti a letto) | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Prezzi per viaggiatore e km. | Tasse minime per carrozza e chilometro | | Tasse minime per ogni corsa | | di 1ª classe | | di 2ª classe per il personale di servizio | |
| | | | | | | fino a 6 persone | per ogni persona in più | fino a 8 persone | per ogni persona in più |
| | | Salone | Saloncino | Salone | Saloncino | per chilometro | | | |
| Diretti . . . . | 0.0791 | 0.791 | 0.5685 | 56.50 | 33.90 | 0.3729 | 0.06215 | 0.3484 | 0.04355 |
| Omnibus e misti. | 0.0678 | 0.678 | 0.452 | 50.85 | 28.25 | 0.3390 | 0.0565 | 0.3164 | 0.03955 |

I prezzi suddetti valgono anche per le persone addette alla Casa Reale, viaggianti o no al seguito delle Loro Maestà e dei Reali Principi

II. — *Trasporti per servizio della Casa di Sua Maestà e delle Case dei RR. Principi.*

3. *Treni speciali.* — Pei treni speciali richiesti pel trasporto di cavalli od altro bestiame di veicoli o di merci in genere - ed occorrendo anche di persone di servizio - il prezzo è di L. 3.39 per treno e chilometro.

Però se computando, per le persone, pel bestiame, pei veicoli e per le cose, i prezzi risultanti dal successivo art. 4, aumentati del 10 per cento, l'importo risultasse superiore a L. 3.39 per chilometro, si riscuoterà questo importo maggiore.

Il prezzo minimo di ogni treno è di L. 67.80 per ciascuna rete.

4. *Treni ordinari.* — Pei trasporti che si eseguiscono per conto delle Case di Sua Maestà e dei Reali Principi, sia delle persone addette alle Case medesime, sia dei domestici dei personaggi di Corte che viaggiano per R. servizio, sia dei bagagli o delle cose, si computano i prezzi seguenti:

VIAGGIATORI.

| | In carrozze ordinarie — Prezzi per viaggiatore e per chilometro | | | In carrozze-saloni e saloncini ed in compartimenti riservati con o senza posti a letto |
|---|---|---|---|---|
| | 1ª classe | 2ª classe | 3ª classe | |
| Pel percorso fino . . . . . . . . . . . . . 200 km. | 0.07209 | 0.05065 | 0.33012 | Gli stessi prezzi risultanti per tale modo di viaggio, dal quadro del precedente art. 2. |
| Pel successivo percorso da 201 a . . . . . 400 » | 0.05912 | 0.04189 | 0.02723 | |
| Pel successivo percorso oltre . . . . . . . 400 » | 0.04773 | 0.03409 | 0.02240 | |

I ragazzi di età compresi fra i 3 ed i 7 anni pagano la metà dei prezzi suddetti.

BAGAGLI.

| Bagagli | Scimmie, gatti ed uccelli rinchiusi in gabbie soggetti alla tassa dei bagagli | Cani | Prezzo minimo per ogni spedizione di bagagli, cani, scimmie, gatti ed uccelli |
|---|---|---|---|
| per tonnellata e per chilometro | | per capo e per chilometro | |
| 0.226 | 0.452 | 0.0113 | 0.70 |

## GRANDE VELOCITÀ

MESSAGGERIE E MERCI (*).

Oggetti d'arte e di collezioni, merletti e pizzi.

| Prezzo per tonnellata e chilometro | Tassa minima per ogni spedizione |
|---|---|
| 0.226 | 0.70 |

(*) Escluso il numerario.

CAVALLI IN VAGONI-SCUDERIA.

| Un cavallo | Due cavalli | Tre o più cavalli | Diritto fisso per ogni spedizione o vagone |
|---|---|---|---|
| | caricati nello stesso vagone | | |
| Prezzi per capo e per chilometro | | | |
| 0.1695 | 0.1243 | 0.1017 | 1.13 |
| Se il trasporto è richiesto coi *treni accelerati*, si computano i prezzi della tariffa generale in vigore sulle grandi Reti (con l'imposta del 2 anzichè 3 per cento), aumentati del 10 per cento, e cioè i prezzi seguenti: | | | |
| 0.34804 | 0.27346 | 0.22374 | |
| Se in casi eccezionali e permettendolo le condizioni del servizio, il trasporto fosse eseguito coi *treni diretti*, si computano i prezzi della tariffa generale in vigore sulle grandi Reti (con l'imposta del 2 anzichè 3 per cento), aumentati del 20 per cento, e cioè i prezzi seguenti: | | | |
| 0.37968 | 0.29832 | 0.24408 | |

I custodi dei cavalli si trasportano alle stesse condizioni ed agli stessi prezzi stabiliti per le spedizioni ordinarie. Il bagaglio di detti custodi, e le bardature, gli attrezzi ed i foraggi dei cavalli sono trasportati al prezzo di lire 0.226 per tonnellata e per chilometro qualunque sia il relativo peso.

VEICOLI.

| SPECIE | Prezzo per veicolo e per chilometro | | Diritto fisso per veicolo |
|---|---|---|---|
| | Treno ordinario | Treno diretto | |
| Omnibus, diligenze, breaks e simili vetture pesanti, con più di due sedili, oltre a quello del conduttore | (a) 0.3390 | (b) 0.8136 | 3.39 |

*a*) Se in casi eccezionali e permettendolo le condioni del servizio, il trasporto dei veicoli fosse eseguito coi convogli diretti, si applicano le basi della tariffa generale per la grande velocità in vigore sulle grandi Reti (con l'imposta del 2 anzichè 3 per cento), aumentate del 20 per cento, e quindi, si riscuotono i prezzi esposti nell'apposita colonna (*b*) per i treni diretti.

(*b*) Gli ordigni ed i meccanismi montati sulle ruote si assimilano ai veicoli con le stesse norme delle tariffe ordinarie.

*Segue:* VEICOLI.

| SPECIE | | Prezzo per veicolo e per chilometro — Treno ordinario | Prezzo per veicolo e per chilometro — Treno diretto | Diritto fisso per veicolo |
|---|---|---|---|---|
| Carrozze a 4 ruote, con uno o due sedili oltre quello del conduttore, furgoni con coupè e carri funebri. | per 1 veicolo. . . . . . . . . . . . . . . . . | 0.2543 | 0.6102 | 3.39 |
| | per 2 veicoli caricati nello stesso vagone . . . | 0.1978 | 0.4746 | 3.39 |
| | per 3 id. id. . . . | 0.1695 | 0.4068 | 3.39 |
| Carrozze a 2 ruote, con uno o due sedili . . . | per 1 veicolo. . . . . . . . . . . . . . . . . | 0.2260 | 0.5424 | 3.39 |
| | per 2 veicoli caricati nello stesso vagone . . . | 0.1695 | 0.4068 | 3.39 |
| | per 3 id. id. . . . | 0.1413 | 0.3390 | 3.39 |
| Furgoni da merci, senza coupè, carri a 4 ruote per uso stradale e rurale, scale Porta. | per 1 veicolo. . . . . . . . . . . . . . . | 0.2260 | 0.5424 | 2.26 |
| | per 2 veicoli caricati nello stesso vagone . . . | 0.1695 | 0.4068 | 2.26 |
| | per 3 id. id. . . . | 0.1413 | 0.3390 | 2.26 |
| Biroccini, sedioli, vagonetti da sterro e carri a 2 ruote per uso stradale e rurale. | per 1 veicolo. . . . . . . . . . . . . . . . . | 0.1978 | 0.4746 | 2.26 |
| | per 2 veicoli caricati nello stesso vagone . . . | 0.1413 | 0.3390 | 2.26 |
| | per 3 id id. . . . | 0.1130 | 0.2712 | 2.26 |

## PICCOLA VELOCITÀ ACCELERATA

BESTIAME IN VAGONI ORDINARI (1).

| Specie | Classi | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | edizioni di | | | | | | | | | | | | 3ª | 4ª | 5ª |
| | capi | | | | | | capi | | | | | | | | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 e più | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 e più | | | |
| | Prezzi per capo e per chilometro | | | | | | | | | | | | | | |
| Bestiame cavallino. | 0.1530 | 0.0765 | 0.0510 | 0.0383 | 0.0357 | 0.0332 | 0.1530 | 0.0765 | 0.0510 | 0.0383 | 0.0306 | 0.0255 | — | — | — |
| Bestiame bovino, suino, ovino..... | 0.1326 | 0.0663 | 0.0442 | 0.0332 | 0.0306 | 0.0281 | 0.1326 | 0.0663 | 0.0442 | 0.0332 | 0.0266 | 0.0230 | 0.01122 | 0.00612 | 0.00306 |

*Avvertenze.*

*a)* Le spedizioni miste di bestiame di 1ª e 2ª classe si tassano in base ai prezzi della classe rispettiva, corrispondenti alla quantità totale dei capi che compongono le singole spedizioni.

(*b*) Il prezzo minimo per ogni spedizione, anche mista, di bestiame di 3ª, 4ª e 5ª classe, è stabilito in L. 0.1326 per chilometro; questo prezzo non è applicabile alle spedizioni miste con bestiame delle due prime classi.

*c)* Se il trasporto dei cavalli è richiesto coi *treni accelerati* si computano i prezzi suindicati pel bestiame cavallino, aumentati del 25 per cento.

(*d*) I daini, i cervi ed altri animali di eguale statura e di eguale difficoltà nel trasporto si assimilano al bestiame bovino di 1ª classe e si tassano coi prezzi relativi.

*Tasse minime per vagone.* — Se pel trasporto del bestiame è richiesto l'*uso esclusivo* di un vagone, si computano i seguenti prezzi minimi, a meno che la tassa per capo dia un importo superiore.

Per la classificazione del bestiame vale la tariffa in vigore sulle tre grandi Reti.

| Spedizione | |
|---|---|
| di un capo di bestiame | di due o più capi caricati nello stesso vagone |
| Tasse minime per vagone e per chilometro | |
| 0.2550 | Prezzi netti da imposta, stabiliti dalla tariffa speciale n. 52 in vigore sulle tre grandi Reti, con l'imposta del 2 anzichè del 3 per cento, se trattasi di bestiame cavallino, o dalla tariffa speciale n. 53 in vigore sulle predette Reti, se trattasi di bestiame bovino, suino ed ovino, parimento con l'imposta del 2 anzichè del 3 per cento, |

Per ogni spedizione o vagone è dovuto inoltre il diritto fisso di L. 1,02.

CAMMELLI, ELEFANTI E BESTIE FEROCI (1).

| Prezzo per vagone e per chilometro | |
|---|---|
| un capo | due o più capi |
| 0.2550 | Prezzi netti da imposta, stabiliti dalla tariffa speciale n. 53 in vigore sulle tre grandi Reti, con l'imposta del 2 anzichè del 3 per cento. |

I cammelli, gli elefanti e le bestie feroci sono trasportati esclusivamente coi treni merci, o con quelli misti sulle linee non percorse da treni merci.

(1) I custodi del bestiame si trasportano alle stesse condizioni e agli stessi prezzi stabiliti per le spedizioni ordinarie. — Il bagaglio dei custodi del bestiame e le bardature, gli attrezzi e i foraggi dei cavalli, sono trasportati al prezzo di L. 0.223 per tonnellata e per chilometro, qualunque sia il relativo peso.

## PICCOLA VELOCITÀ

MERCI.

| Prezzi | Merci | | | | | | | | Tassa minima per spedizione |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1ª | 2ª | 3ª | 4ª | 5ª | 6ª | 7ª | 8ª | |
| Per tonnellata e per chilometro . . . | 0.0816 | 0.0714 | 0.0612 | 0.0510 | 0.0408 | 0.0357 | 0.0306 | 0.0255 | 0.50 |
| Diritto fisso per tonnellata . . . . . | 2.04 | 2.04 | 2.04 | 2.04 | 2.04 | 1.224 | 1.224 | 1.224 | |

*Avvertenza.*

Per la classificazione delle merci vale la nomenclatura dei trasporti ordinari, annessa alla tariffa in vigore sulle tre grandi Reti.

VEICOLI.

| Specie | | Prezzo per veicolo e per km. | Diritto fisso per veicolo |
|---|---|---|---|
| Omnibus, diligenze, breacks e simili vetture pesanti, con più di due sedili oltre a quello del conduttore . . . | | 0.2040 | 2.04 |
| Carrozze a 4 ruote, con uno o due sedili, oltre a quello del conduttore, furgoni con coupè, carri funebri. | Per 1 veicolo . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 0.1785 | 2.04 |
| | » 2 veicoli caricati nello stesso vagone . . . . . . . | 0.1275 | 2.04 |
| | » 3 id. id. . . . . . . . | 0.1020 | 2.04 |

*Segue*: VEICOLI.

| Specie | | Prezzo per veicolo e per km | Diritto fisso per veicolo |
|---|---|---|---|
| Carrozze a 2 ruote con uno o due sedili | Per 1 veicolo | 0.1530 | 2.04 |
| | » 2 veicoli caricati nello stesso vagone | 0.1020 | 2.04 |
| | » 3 id. id. | 0.0765 | 2.04 |
| Furgoni da merci senza coupè, carri a 4 ruote per uso stradale e rurale, scale Porta. | Per 1 veicolo | 0.1530 | 1.53 |
| | » 2 veicoli caricati nello stesso vagone | 0.1020 | 1.53 |
| | » 3 id. id. | 0.0765 | 1.53 |
| Biroccini, sedioli, vagonetti da sterro e carri a 2 ruote per uso stradale e rurale. | Per 1 veicolo | 0.1275 | 1.53 |
| | » 2 veicoli caricati nello stesso vagone | 0.0765 | 1.53 |
| | » 3 id. id. | 0.0612 | 1.53 |

*Avvertenza*

**Gli ordigni e meccanismi montati sulle ruote si assimilano ai veicoli con le stesse norme delle tariffe ordinarie.**

## CONCESSIONE SPECIALE *B*

—

**Trasporti per conto dello Stato.**

1. *Oggetto.* — La concessione è istituita pei trasporti appresso enumerati, che si effettuano per conto ed a spese delle Amministrazioni dello Stato.

VIAGGIATORI.

2. Categorie e prezzi.

| Categorie | Prezzi (3ª classe) per viaggiatore e per chilometro |
|---|---|
| *a)* Agenti in servizio di pubblica sicurezza (1), cioè: | |
| Guardie di città (ed allievi) | L. 0.014125 |
| Guardie carcerarie (ed allievi) | L. 0.014125 |
| Sorveglianti degli stabilimenti carcerari | L. 0.014125 |
| Agenti (militari, carabinieri, ecc.), di scorta a detenuti, anche se viaggianti in vetture cellulari; ed altri simili agenti in servizio di pubblica sicurezza (1) | L. 0.014125 |
| *b)* Agenti della forza armata, di scorta al numerario spedito per conto dello Stato | L. 0.014125 |
| *c)* Detenuti, e detenuti dementi | L. 0.014125 |
| *d)* Indigenti viaggianti a spese dello Stato (2) | L. 0.014125 |
| *e)* Guardie di finanza (1) | L. 0.02825 |

(1) Le guardie di città e carcerarie (ed allievi), i sorveglianti carcerari e le guardie di finanza possono fruire del ribasso anche nei casi di *trasloco a spese dello Stato*.

(2) I ragazzi di età superiore ai 3 anni pagano lo stesso prezzo degli adulti.

BAGAGLI.

3. Prezzi e condizioni.

*a)* Bagaglio delle guardie di città (ed allievi), guardie carcerarie (ed allievi), sorveglianti degli stabilimenti carcerari e guardie di finanza — *nei casi di trasloco*.

*b)* Corpi di reato spediti come bagaglio.

| Prezzo per tonnellata e per chilometro | Tassa minima per ogni spedizione |
|---|---|
| L. 2.226 | L. 0.70 |

*a)* Il trasporto a prezzo ridotto del bagaglio delle guardie ed agenti suddetti è ammesso nei soli casi di trasloco e fino al limite di 40 chilogrammi per gli agenti celibi, e di 100 per gli ammogliati e per i vedovi con prole. Ogni eccedenza sarà tassata a tariffa ordinaria.

*b)* I corpi di reato possono spedirsi come bagaglio quando non oltrepassino il peso di 100 chilogrammi per spedizione, e non siano costituiti da cose escluse dall'art. 43 delle tariffe in vigore sulle tre grandi Reti. Eccedendo il detto peso, debbono spedirsi come merci a grande velocità.

GRANDE VELOCITÀ

4 Nomenclatura e prezzi.

| Nomenclatura | Prezzi |
|---|---|
| Corpi di reato | L. 0.226 per tonnellata e per chilometro — Tassa minima per ogni spedizione L. 0.70 |
| Recipienti vuoti usati (botti, barili, casse, sacchi) | |
| Registri e stampati in genere | |
| Stampati e libri delle biblioteche governative | |
| Stampati di progetti voluminosi, modelli e campioni di materiali scambiati fra la biblioteca del Ministero dei lavori pubblici e gli uffici del Genio civile | |
| Carta bianca, rigata ed intestata; carta e cartoni da imballaggio | |
| Buste ed oggetti di cancelleria | |
| Documenti contabili spediti da uno ad altro ufficio governativo | |
| Gommellina | |
| Cordicella | |
| Materiali e pezzi di macchine spediti per conto del Ministero delle finanze e destinati ai servizi delle tasse di fabbricazione e delle torpediniere adibite alla vigilanza finanziaria, nonchè ai servizi di privativa dei sali e tabacchi | |
| Strumenti, oggetti topografici ed altro materiale catastale da campagna (1) | |
| Piombi e lamine per uso delle dogane e dei servizi di privativa dei sali e tabacchi | |
| Carta bollata, marche da bollo, francobolli, cartoline postali | |
| Sali e tabacchi, tanto greggi che lavorati | |
| NB. – *Sono ammessi al trasporto a prezzo ridotto anche altri oggetti, simili a quelli sopra indicati, di spettanza delle pubbliche Amministrazioni.* | |
| Numerario di qualunque specie (2) | per ogni migliaio indivisibile di lire: pei primi 140 km. L. 0.2825; per ogni 10 km. indivisibili in più » 0.0113 |
| Materiale occorrente per le linee telegrafiche | Valgono le apposite tariffe, condizioni e norme come da Convenzione fra l'Amministrazione telegrafica e le Società ferroviarie esercenti le tre grandi reti. |

(1) [illegible] qualsiasi istrumento od oggetto di precisione, quelli geodetici in genere, i teodoliti, i tacheometri, i cleps e simili.
(2) In ogni caso, e quindi anche se trattasi di monete di rame, le spedizioni di numerario si tassano soltanto sul valore e non anche [illegible]

PICCOLA VELOCITA' ACCELERATA.

5. Prezzi

| Bestiame spedito come corpo di reato — Peso fisso tassabile per ogni capo: 1ª classe | 2ª classe | 3ª classe | 4ª classe | 5ª classe | Prezzo per tonnellata e per chilometro |
|---|---|---|---|---|---|
| kg. | kg. | kg. | kg. | kg. | Lire |
| 500 | 400 | 200 | 100 | 20 | 0.204 |

Se computando la tassa in base alla tariffa generale del bestiame a piccola velocità accelerata od alle tariffe speciali nn. 52 e 53 in vigore anche per g[illegible], con l'imposta del 2 anzichè del 3 per cento, si ottiene un prezzo inferiore, deve essere riscosso quest'ultimo.

PICCOLA VELOCITA'

6. Nomenclatura e prezzi.

| Nomenclatura | Prezzi per tonnellata e chilometro | Diritto fisso per tonnellata e per ogni operazione di carico o scarico |
|---|---|---|
| Tabacchi lavorati, comprese le spuntature di sigari, ecc., gli avanzi di lavorazione ed il tabacco semi-lavorato . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . Polvere antisettica; estratto di tabacco; polvere di assenzio spedita dalla R. Manifattura dei tabacchi di Roma ai depositi per la sofisticazione del sale; farine . . . | 0.0816 | 0.51 |
| Tabacchi in foglie, costole e ritagli delle foglie . . . . . . . . . . . . . . . . . | 0.0714 | |
| Carta bollata, marche da bollo, francobolli e cartoline postali . . . . . . . . . . . | 0.0612 | |
| Sale comune, macinato, raffinato o sofisticato (1) . . . . . . . . . . . . . . . . . | 0.051 | |
| Sacchi vuoti e tele usate da imballaggio . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 0.0612 | |
| Recipienti vuoti usati (botti, barili, casse) . . . . . . . . . . . . . . . . . . . | 0.051 | |
| Solfuro di carbonio, scambiato fra le Direzioni o Delegazioni governative di cure antifilloseriche, o spedito alle medesime dalle ditte fornitrici (2) . . . . . . . . . | Prezzi stabiliti dalle tariffe ordinarie delle grandi Reti con l'imposta del 2 anzichè del 3 per cento, per i *preparati anticrittogamici e peronosfughi.* | |
| Materiale dello Stato per le linee telegrafiche . . . . . . . . . . . . . . . . . . | Valgono le apposite tariffe, condizioni e norme, come da convenzione fra l'Amministrazione telegrafica e le Società ferroviarie esercenti le tre grandi Reti. | |

(1) Sotto la denominazione di « sofisticato » s'intendono comprese tutte le qualità di sale non commestibile (sale pastorizio salaccio, ecc., ecc).

(2) Per questi trasporti sono da osservarsi le norme e condizioni stabilite all'allegato n. 9 delle tariffe in vigore sulle tre grandi Reti per le merci della 9ª categoria.

## Trasporto per conto delle Amministrazioni della guerra e della marina nonchè per conto proprio dei militari

### Avvertenza generale.

Ai trasporti di quadrupedi, merci, materiali, ecc., e veicoli delle Amministrazioni della guerra e della marina sono senz'altro applicabili le tariffe pel pubblico quando siano espressamente domandate sui documenti ferroviari di trasporto nelle forme prescritte dalle tariffe stesse.

### VIAGGIATORI.

1. *Tariffa militare.*

Per viaggiatore e chilometro:

1ª classe, basi di tariffa L. 0.02825;

2ª classe, id. L. 0.02031;

3ª classe ed anche in carri chiusi con panche, id. L. 0.014125.

Prezzo chilometrico per ogni compartimento pel trasporto di *feriti, malati* o *dementi* e del personale d'accompagnamento (1):

1ª classe, basi di tariffa L. 0.226;

2ª classe, id. L. 0.16272;

3ª classe, id. 0.113

(1) Per l'uso dei compartimenti interi richiesti per altri trasporti è dovuto in aggiunta ai prezzi a tariffa militare o differenziale pei posti che vengono occupati, l'importo di tanti altri biglietti, a tariffa *intera* quanti sono i rimanenti posti del compartimento, salvo che sia più conveniente pei viaggiatori il pagamento in base ai prezzi ed alle condizioni delle tariffe del pubblico.

Prezzo minimo chilometrico per ogni carrozza adattata pel trasporto di feriti o di malati, L. 0.5085.

Id. id. per ogni carro coperto pel trasporto di feriti o di malati, L. 0.339.

Hanno diritto di essere trasportati ai prezzi della presente tariffa:

gli ufficiali in servizio effettivo permanente e quelli in posizione ausiliaria, quando prestano servizio temporaneo; gli ufficiali collocati in disponibilità, in aspettativa, in posizione ausiliaria, in riposo, in riforma o che cessano altrimenti dal servizio, per raggiungere il domicilio eletto e gli ufficiali richiamati in servizio; gli ufficiali in disponibilità, in aspettativa o in posizione ausiliaria, che pur rimanendo in una di dette posizioni, debbono muovere per servizio o recarsi per cura negli stabilimenti sanitari militari; gli ufficiali di complemento, di milizia territoriale, di riserva e di riserva navale, quando prestano servizio temporaneo o quando debbono muovere per ordine dell'autorità militare pur non essendo richiamati in servizio ed anche per raggiungere il domicilio eletto in seguito a cessazione del servizio attivo; gli impiegati delle Amministrazioni dipendenti dai Ministeri della guerra e della marina pei soli viaggi compensati con indennità; gli allievi degli istituti militari superiori (accademia militare e navale, scuola militare di Modena, scuola d'applicazione di sanità militare); gli allievi arruolati dei collegi militari e gli allievi della scuola macchinisti della R. marina; i mozzi ordinari e specialisti della Regia marina; gli aspiranti dichiarati ammissibili alle Accademie militare e navale, alla scuola militare di Modena, alla scuola macchinisti mozzi ordinari e specialisti della R. marina, all'arruolamento volontario

nel Corpo R. Equipaggi, ai corsi di allievi ufficiali e di allievi sergenti al volontariato quali allievi carabinieri, musicanti e maniscalchi, militari in congedo autorizzati a riassumere servizio come carabinieri, musicanti e maniscalchi; i militari di truppa viaggianti isolatamente o in gruppi inferiori a 10 individui; i corpi, riparti di corpo e drappelli di 10 o più individui; i militari infermi o dementi, anche se riformati; le reclute, congedandi e richiamati alle armi tanto isolati quanto in gruppo di qualsiasi numero; gli inscritti di leva di terra e di mare, tanto isolati quanto in gruppi di qualsiasi numero; i vivandieri civili effettivi dei corpi in viaggio per servizio; gli operai e lavoranti borghesi addetti alle officine ed agli stabilimenti militari e marittimi per i viaggi compensati con indennità o per raggiungere il domicilio eletto in seguito a cessazione dal servizio; i capi operai dei corpi ed i personali di servizio delle Amministrazioni dipendenti dai Ministeri della guerra e della marina per i viaggi compensati con indennità; gli ufficiali e militi della Croce rossa; le guardie carcerarie, di finanza e di città tradotte negli stabilimenti militari di pena o che ne ritornano; le famiglie dei sott'ufficiali nei casi di trasferimento, di cessazione dal servizio o di morte dei rispettivi capi (in questi ultimi due casi per raggiungere il domicilio eletto); le famiglie dei caporali e soldati nei viaggi per servizio; le famiglie dei vivandieri civili effettivi dei corpi, nei viaggi per servizio; le famiglie degli operai e lavoranti borghesi nei casi di trasferimento, cessazione dal servizio o di morte del rispettivo capo.

II — *Tariffa differenziale.*

| | Basi di tariffa | | |
|---|---|---|---|
| | 1ª classe | 2ª classe | 3ª classe |
| Per viaggiatore chilometro: | | | |
| Pel percorso fino a 200 chilometri | 0.072 | 0.05 | 0.033 |
| Pel successivo percorso da 201 fino a 400 chilometri | 0.06 | 0.042 | 0.027 |
| Pel successivo percorso oltre 400 chilometri | 0.048 | 0.031 | 0.022 |

Prezzo minimo per ogni biglietto individuale o collettivo (oltre la tassa di bollo) L. 0.50.

Hanno diritto di essere trasportati ai prezzi della presente tariffa:

gli allievi non arruolati dei collegi militari; gli aspiranti dichiarati ammissibili ai collegi militari; gli operai e lavoranti borghesi addetti alle officine ed agli stabilimenti militari e marittimi nei viaggi per conto particolare, le famiglie degli ufficiali in servizio effettivo permanente o richiamati dalla posizione ausiliaria; le famiglie degli ufficiali in servizio effettivo permanente o richiamati dalla posizione ausiliaria per raggiungere il domicilio eletto in seguito a cessazione del servizio, temporanea o definitiva del rispettivo capo; le famiglie degli ufficiali in disponibilità, in aspettativa o in posizione ausiliaria, per recarsi alla destinazione del rispettivo capo-famiglia quando sia richiamato in servizio; la moglie ed i figli dei caporali e soldati musicanti, maniscalchi, invalidi, veterani e vivandieri e dei sotto capi e comuni del corpo R. equipaggi (nei viaggi per conto particolare); la moglie e i figli minorenni degli operai e lavoranti borghesi nei viaggi per conto particolare; i soci delle Società di tiro a segno nazionale.

BAGAGLI, CANI DA GUERRA E VELOCIPEDI.

Per tonnellata di bagaglio, divisibile di 10 in 10 chilogrammi, per chilometro (1), base di tariffa, L. 0,226.

Per ogni cane da guerra e per chilometro, id., L. 0 0113.

Per ogni bicicletta ad un posto o biciclo, sciolti od anche semplicemente imballati (esclusi quelli incassati od ingabbiati) e per chilometro, id., L. 0.00678.

Tassa minima:

per ogni spedizione di bagaglio, id, L. 0.50.

per ogni spedizione di cani, id., L. 0 50.

per ogni bicicletta o biciclo, id., L 0.50.

MERCI, MATERIALI, QUADRUPEDI, VEICOLI, ECC.

**Grande velocità**

—

I. — *Merci, materiali, vettovaglie e masserizie.*

Per tonnellata, divisibile di 10 in 10 chilogrammi e per chilometro, base di tariffa, L. 0.226.

Tassa minima per spedizione, id, L. 0 50.

Tassa minima per vagone da 8 o 10 tonnellate e per chilometro, id., L. 0.904.

*Avvertenze.*

1. Quando sia richiesto o si renda necessario pel trasporto un vagone di portata superiore alle dieci tonnellate, la *tassa minima per vagone* sarà aumentata di *un ottavo* per *ogni tonnellata* in più delle *dieci*.

2. Qualora, a richiesta dell'Amministrazione militare e consentendolo le esigenze del servizio ferroviario, il trasporto delle vettovaglie e dei materiali (escluse le merci pericolose e nocive) abbia luogo, anche parzialmente, con treni diretti od accelerati, i prezzi di cui sopra saranno rispettivamente aumentati del 50 o del 25 per cento per l'intera percorrenza della spedizione.

3. Le merci voluminose sono tassate con l'aumento del 50 per cento sui prezzi stabiliti dalla presente tariffa.

Si considerano voluminose le merci e gli oggetti:

*a*) non suscettibili di compressione, se il loro peso è minore di 150 chilogrammi per metro cubo;

*b*) suscettibili di compressione, se il loro peso è minore di 200 chilogrammi per metro cubo.

Sono sempre sottoposte all'aumento del 50 per cento le spedizioni di merci contrassegnate con la lettera V o W nella nomenclatura e classificazioni della piccola velocità annessa alle

(1) Questo prezzo è applicabile anche al trasporto dei materassi di bordo (purchè imballati in modo che non riescano voluminosi) degli ufficiali di marina; dei colombi viaggiatori (con l'aumento del 25 o del 50 per cento per l'intera percorrenza della spedizione nel caso di trasporto, anche parziale, rispettivamente con i treni accelerati o diretti) e degli strumenti che, per l'eseguimento dei lavori, debbano trasportare seco i loro personali incaricati.

*Tariffe e condizioni in vigore pei trasporti sulle tre grandi reti.* Però quando il mittente abbia indicato sul documento di spedizione il volume della merce con i dati di misurazione da cui fu desunto, il prezzo si applica in base al peso virtuale di 150 o 200 chilogrammi per metro cubo, qualora questo modo di tassazione riesca più conveniente per l'Amministrazione militare, oppure sul peso reale se questo è maggiore per ogni metro cubo dei rispettivi pesi sopra accennati.

Il prezzo da applicarsi, a forma di quanto precede, alle merci costituenti una sola spedizione, caricate in uno stesso vagone, non può essere superiore a quello minimo per vagone stabilito dalla presente tariffa, salva sempre l'applicazione dalla tassa in base al peso, ove questa risulti maggiore di quella minima per vagone.

Quei recipienti vuoti (nuovi od usati) che non sono considerati come materiali voluminosi per il pubblico, non lo sono del pari se spediti dalle Amministrazioni militari.

II. — *Pane spedito direttamente dai panifici militari.*

Per tonnellata, divisibile di 10 in 10 chilogrammi, e per chilometro, base di tariffa L. 0.113.

Tassa minima per spedizione, id. L. 0.50.

*Avvertenza.*

Pel trasporto del pane con i treni diretti od accelerati valgono le disposizioni dell'avvertenza (1) del punto I che precede.

III. — *Cavalli e muli* (1).

Cavalli in vagone scuderia, per capo e chilometro:
Spedizioni di 1 capo, base di tariffa L. 0.1695.
Spedizioni di 2 capi, id. L. 0.1356.
Spedizioni di 3 o 4 capi, id. L. 0.113.
Cavalli e muli in vagone bestiame, per capo e chilometro:
Spedizioni di 1 capo, base di tariffa L. 0.113.
Spedizioni di 2 capi, id. L. 0.0791.
Spedizioni di 3 o 4 capi, id. L. 0.0678.
Spedizioni di 5, 6 o 7 capi, id. L. 0.0565.

A vagone completo, qualunque sia il numero del capi caricativi; prezzo per vagone della portata di 12 tonnellate, id. L. 0.4447.

*Avvertenze.*

1. Quando l'Amministrazione ferroviaria preferisca di mettere a disposizione di quella militare vagoni della portata di otto o dieci tonnellate, il prezzo per vagone completo e per chilometro è di L. 0.3955. In tal caso il numero dei capi da caricarvisi non potrà mai essere superiore ad *otto.*

2. Pei trasporti di non oltre sette capi l'Amministrazione militare è tenuta a domandare il vagone occorrente nel solo caso in cui intenda averlo a sua esclusiva disposizione, pagando la tassa a vagone completo. Per i trasporti di più di sette capi l'Amministrazione stessa deve sempre richiedere il numero dei vagoni occorrenti e pagare la tassa *a vagone completo* per ciascun vagone impiegato, eccezione fatta di quello in cui fosse caricata la rimanenza (che non può eccedere i sette capi), alla quale sarà applicata la tariffa *per capo.*

3. Non sono ammesse spedizioni con treni diretti; quelle di cavalli in vagoni-scuderia possono eseguirsi con tali treni soltanto in base alle tariffe e condizioni stabilite per il pubblico.

4. Quando, su domanda del mittente, e consentendolo le esigenze del servizio ferroviario, i trasporti dei quadrupedi siano eseguiti, anche parzialmente, con *treni accelerati,* saranno dovuti, per l'intero percorso della spedizione, i seguenti aumenti sui relativi prezzi sopra indicati:

(1) Gli asini, che eventualmente fossero spediti dalle Amministrazioni militari, sono tassati come muli.

*a)* cavalli e muli in vagone-bestiame: 25 per cento;
*b)* cavalli in vagone-scuderia: 50 per cento se trattasi di un solo cavallo; 25 per cento se trattasi di più cavalli.

IV. — *Cani da guerra.*

Per ogni cane e per chilometro, base di tariffa L. 0.0113.
Tassa minima per spedizione, id. L. 0.50.

V. — *Veicoli.*

Veicoli ed affusti, sia vuoti che col caricamento di dotazione regolamentare, escluso qualsiasi altro materiale o merce, per ciascuno e per chilometro (1):
a 2 ruote L. 0.1695
a 4 ruote L. 0.2825.

Tassa minima per vagone da 8 o 10 tonnellate e per chilometro L. 0,2825.

Automobili a 4 ruote per ciascuno e per chilometro L. 0.3164.

Locomotive stradali e locomobili richiedenti l'impiego di un solo vagone da 8 o 10 tonnellate, per locomotiva stradale, locomobile e per chilometro L, 0.678.

Diritto fisso per veicolo, affusto, automobile, locomotiva e locomobile e per ogni operazione di carico o scarico fatta dagli agenti ferroviari L. 1.70.

*Avvertenze.*

1. Se la tassa calcolata sul peso dei veicoli trasportati nello stesso vagone (escluso il *carico eventuale*, che è sempre da tassarsi a parte) dia un prodotto superiore a quello in base alla tariffa dei veicoli (*minima* od *a numero*) sarà dovuta la tassa sul peso, e per conseguenza, ove ne sia il caso, quella minima per vagone stabilita pei materiali e coll'aumento degli ottavi pei vagoni di portata superiore alle dieci tonnellate.

2. Quando sia richiesto o si renda necessario pel trasporto un vagone di portata superiore alle dieci tonnellate la *tassa minima per vagone*, sarà aumentata di *un ottavo* per *ogni tonnellata* in più delle *dieci.*

3. Per i veicoli con *carico eventuale* di materiali (compresi gli esplosivi della categoria 11ª dell'allegato 9 alle tariffe in vigore sulle tre grandi reti) è dovuta, oltre la tassa stabilita pel veicolo, quella a tariffa militare in base al peso costante di 600 chilogrammi per i veicoli a 2 ruote e di 1200 chilogrammi per quelli a 4 ruote. Però se il carico è costituito da esplosivi della categoria 11ª in quantità eccedente i limiti preindicati, la tassa pel *carico eventuale* sarà fatta sul peso reale.

Quando il *carico eventuale* è costituito da esplosivi delle categorie 12ª, 13ª, e 14ª del suddetto allegato (nei quali casi i trasporti non possono aver luogo a grande velocità se non con treni esclusivamente militari) è dovuto lo speciale prezzo minimo stabilito al punto II. - *Piccola velocità* - per gli esplosivi di tali categorie caricati in carri da polvere o altri, eccetto che la tassa separatamente computata pel veicolo e per gli esplosivi caricativi dia un prodotto superiore.

4. Le carrette grandi a due ruote, gli affusti da montagna con o senza timonelle e gli affusti per cannoni a caricamento rapido da millimetri 42 e 57, siano o no muniti di cannone, pur essendo considerati e tassati come veicoli, sono esenti dall'applicazione della *tassa minima per vagone.*

5. I carretti piccoli a mano a due ruote per uso stradale, di batteria o di magazzino, nonchè le carriuole a mano da sterro, sono considerati come materiali tassati a peso, anche se spediti colle ruote.

6. I veicoli sono considerati come materiali e tassati a peso,

(1) Pel trasporto a grande velocità dei veicoli contenenti esplosivi sono da tenersi presenti le prescrizioni e le limitazioni di cui nell'allegato n. 9 alle tariffe e condizioni in vigore pei trasporti sulle tre grandi Reti.

quando ne siano staccate le ruote ed i timoni nonchè i cofani e le sponde di cui taluni dei veicoli stessi sono provvisti nella loro conformazione normale.

7. I veicoli a quattro ruote divisibili in avantreno e retrotreno e consegnati disgiunti sono considerati come veicoli a quattro ruote tutta volta che sullo stesso carro ne siano caricate non meno di due parti.

8. Le vetture di proprietà degli ufficiali generali ed ammiragli sono da tassarsi a tariffa militare; così pure i veicoli di proprietà dell'Associazione della Croce Rossa spediti per conto ed a spese delle Amministrazioni militari ed infine i carri dei vivandieri (in numero di *uno* se *a quattro ruote* e di *due* se *a due ruote*) quando la spedizione sia fatta al seguito del corpo cui i vivandieri appartengono. Le derrate ed i generi caricati sui detti carri sono tassati a tariffa ordinaria in base al loro peso effettivo.

## Piccola velocità.

I. — *Merci, materiali, vettovaglie e masserizie.*

| | Zone di percorrenza in chilometri | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | sino a 100 | da 101 a 200 | da 201 a 300 | da 301 a 400 | da 401 a 500 | oltre 500 |
| Per tonnellata e chilometro (1) . . . . . . . . . . . . . L. | 0.0612 | 0.0612 | 0.0561 | 0.051 | 0.0459 | 0.0408 |
| Per la percorrenza intera di ciascuna zona comprese le precedenti . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . » | 0.12 | 12.24 | 17.85 | 22.95 | 27.54 | — |

Tassa minima:

per spedizione L. 0.45;

per vagone da 8 o 10 tonnellate e per chilometro L. 0.306.

Materiali di lunghezza eccedente i metri 7, caricati in un solo vagone:

se in vagone di portata fino a 16 tonnellate L. 0.306 per chilometro, con l'aumento di un ottavo per ogni tonnellata di portata in più delle *dieci*;

se in vagone di portata superiore alle 16 tonnellate: prezzo di due vagoni congiunti (veggasi successivo punto V).

(1) Per la tassazione delle merci da considerarsi come voluminose vedasi avvertenza terza al punto I - Grande velocità - (merci, materiali, ecc.).

Diritto fisso per tonnellata e per ciascuna operazione di carico e scarico fatta dagli agenti ferroviari L. 0.51.

*Avvertenze.*

1. Quando sia richiesto o si renda necessario pel trasporto un vagone di portata superiore alle 10 tonnellate, la *tassa minima per vagoni* sarà aumentata di *un ottavo* per *ogni tonnellata* in più delle *dieci*.

2. Per le spedizioni di grano, avena, fieno e paglia, acquistati dall'amministrazione militare *su vagone* nella stazione di partenza, il dirito fisso di *carico* è ridotto a lire 0.16339, sempre quando l'operazione relativa sia eseguita a cura del venditore.

II. — *Esplosivi.*

*a)* ascritti alla categoria 11ª dell'allegato 9 alle *tariffe e condizioni in vigore pei trasporti sulle tre grandi Reti*; si tassano in base alla tariffa delle merci (punto I);

*b)* ascritti alle categorie 12ª, 13ª e 14ª dell'allegato 9 sopracitato:

| Spedizioni | Esplosivi delle categorie | |
|---|---|---|
| | 12ª | 13ª e 14ª |
| | Basi di tariffa | |
| | (1) | (1) |
| Fino a 100 chilogrammi prezzi per spedizione e chilometro . . . . . . . . . . . . . . . . L. | 0.051 | 0.0612 |
| Da oltre 100 fino a 500 chilogrammi per spedizione e chilometro . . . . . . . . . . . . . » | 0.102 | 0.1224 |
| » 500 » 700 » » » . . . . . . . . . . . . . . » | 0.1224 | 0.153 |
| » 700 » 1000 » » » . . . . . . . . . . . . . » | 0.1632 | 0.204 |
| » 1000 » 2000 » » » . . . . . . . . . . . . . » | 0.2448 | 0.306 |
| » 2000 » 3000 » » » . . . . . . . . . . . . . » | 0.357 | 0.459 |
| Oltre 3000 chilogrammi per tonnellata e chilometro . . . . . . . . . . . . . . . . . . . . » | 0.1224 | 0.153 |

(1) Questi prezzi sono applicabili anche al percorso fra gli scali marittimi e le stazioni contigue, in sostituzione dei prezzi chilometrici di cui nell'allegato 8 alle tariffe e condizioni in vigore per trasporti sulle tre grandi reti, con l'imposta del 2 anzichè del 3 per cento, restando fermi i diritti fissi e le tasse accessorie stabilite da detto allegato.

Diritto fisso di stazione, per tonnellata L. 1.02.

Tassa minima per spedizione L. 0.85.

Esplosivi delle categorie 12ª, 13ª e 14ª predette caricati in carri da polvere od altri, sempre che non ne costituiscano il carico di dotazione regolamentare, e veicoli contenenti, come parte di dotazione regolamentare, *gelatina esplosiva*; prezzo minimo per ogni carro o per veicoli e per chilometro (1) L. 0.612.

Quando in circostanze eccezionali l'amministrazione militare domandasse il trasporto di talune fra le merci pericolose, che, secondo il relativo regolamento, ne sono escluse - come il fulminato di mercurio allo stato di annegamento in quantità non eccedente un chilogramma - alle spedizioni saranno applicati i seguenti prezzi minimi:

L. 0.1530 per spedizione e chilometro ogni qualvolta pel trasporto si dovesse impiegare un vagone a sè;

L. 4.08 per treno e per chilometro, col minimo di L. 61.20 per treno, se il trasporto deve aver luogo con treno apposito.

III. — *Cavalli e muli* (2).

In vagone bestiame; per capo e per chilometro base di tariffa L. 0.0306.

Tassa minima per ogni spedizione e per chilometro base di tariffa L. 0.102.

IV. — *Veicoli.*

Veicoli ed affusti tanto a due che a quattro ruote, per ciascuno e per chilometro:

vuoti o con le parti e gli accessori (3), basi di tariffa, L. 0.0816;

col caricamento di dotazione regolamentare escluso qualsiasi altro materiale o merce (3) (4), id. L. 0.1224.

Automobili a quattro ruote, per ciascuno e per chilometro, id. L. 0.1428.

Tassa minima per ogni vagone da 8 o 10 tonnellate e per chilometro, id. L. 0.204.

Diritto fisso per ogni veicolo, affusto od automobile e per ciascuna operazione di carico o scarico fatta dagli agenti ferroviari, id. L. 0.918.

Locomotive stradali o locomobili richiedenti un solo vagone da 8 o 10 tonnellate; per ognuna e per chilometro, id. L. 306.

Diritto fisso per locomotiva stradale o locomobile e per ciascuna operazione di carico o scarico fatta dagli agenti ferroviari, id. L. 1.55.

*Avvertenza.*

Valgano, pei veicoli spediti a *piccola velocità*, le stesse avvertenze risultanti dalla presente tariffa pei veicoli spediti a *grande velocità*.

V. — *Vagoni congiunti.*

Merci, materiali, veicoli, ecc., in vagoni congiunti della portata di 8 o 10 tonnellate ciascuno; tassa minima per ogni vagone e per chilometro, basi di tariffa L. 0.306.

Diritto fisso sul peso reale per tonnellata, e per ogni operazione di carico o scarico, id. L. 0.51.

(1) In luogo di questo prezzo minimo sono dovute la tassa del carro o del veicolo e quella sul peso degli esplosivi quando la loro somma risulti superiore al prezzo minimo.

(2) Gli asini, eventualmente spediti dalle amministrazioni militari, sono tassati come muli.

(3) Pel trasporto dei veicoli contenenti *esplosivi* sono da tenersi presenti le disposizioni dell'allegato 9 alle tariffe e condizioni in vigore pei trasporti sulle tre grandi reti.

(4) Se della dotazione regolamentare fa parte gelatina esplosiva, in luogo del prezzo del veicolo *carico* si applica quello minimo di cui al precedente punto II per gli esplosivi caricati in carri da polvere od altri, a meno che la tassa distintamente computata pel veicolo *carico* e per la gelatina dia un prodotto superiore.

*Avvertenze.*

1. Quando si rendano necessari pel trasporto vagoni di portata superiore alle 10 tonnellate, la tassa minima per vagone sarà aumentata di un ottavo per ogni tonnellata in più delle dieci.

2. È dovuta la tassa sul peso quando questa risulti superiore a quella minima per vagone.

VI. — *Piastre di corazzatura, grosse bocche da fuoco, caldaie di macchine ed altri grossi pesi indivisibili.*

*a*) del peso rispettivo di oltre 10 fino a 20 tonnellate, da trasportarsi con carri delle Amministrazioni ferroviarie; per tonnellata e per chilometro, basi di tariffa L. 0.0612;

*b*) del peso rispettivo di oltre 20 fino a 30 tonnellate, da trasportarsi con carri dell'Amministrazione della guerra o della marina; per tonnellata e per chilometro, id. L. 0.0612;

*c*) del peso rispettivo di oltre 30 fino a 40 tonnellate, da trasportarsi nel modo indicato alla lettera *b*; per tonnellata e per chilometro, id. L. 0.0714;

*d*) del peso rispettivo di oltre 40 tonnellate, da trasportarsi come alla lettera *b*; per tonnellata e per chilometro, id. L. 0.0918;

*Avvertenza.*

I prezzi suddetti sono da aumentarsi del 50 per cento ogni qualvolta i trasporti siano eseguiti con treni appositi (*facoltativi* o *speciali*). Eguale aumento è da farsi anche pei trasporti con treni ordinari, quando l'Amministrazione militare domandi che i termini di resa siano ridotti della metà, e le esigenze del servizio ferroviario lo consentano.

VII. — *Carri ferroviari speciali dell'Amministrazione militare viaggiante a vuoto sulle proprie ruote*

Per carro e chilometro:

del peso fino a 12 tonnellate, basi di tariffa, L. 0.204;
del peso da oltre 12 fino a 20 tonnellate, id., L. 0.306;
» » 20 » 30 » id., L. 0.408;
» » 30 » 50 » id., L. 0.714.

*Avvertenze.*

Si considera come carro ferroviario *speciale* anche quello costituito da due carri (*Bogies*) riuniti da un *treno fisso* in ferro.

Nel computare per la tassazione il peso dei carri ferroviari speciali dell'Amministrazione militare *viaggianti a vuoto sulle proprie ruote* si aggiungerà al peso dei carri stessi quello degli attrezzi di loro dotazione.

I cannoni, le piastre di corazzatura e gli altri oggetti che si facessero trasportare sui detti carri saranno specificati sul documento di trasporto e per essi sarà dovuta la tassa sul peso in base alla tariffa militare, in aggiunta a quella stabilita pel carro vuoto.

I detti carri vuoti saranno custoditi gratuitamente dalle Amministrazioni ferroviarie, senza responsabilità di sorta, in quelle stazioni che verranno d'accordo stabilite.

Il trasporto alla stazione di deposito e quello successivo all'altra stazione in cui i carri dovranno essere utilizzati dalle Amministrazioni della guerra o della marina avrà luogo in base alla presente tariffa.

L'untura di tali carri è sempre a carico delle Amministrazioni ferroviarie.

Le riparazioni sono fatte a cura ed a spese delle Amministrazioni della guerra e della marina. Se queste però lo richiedano, tali riparazioni devono essere fatte dalle Amministrazioni ferroviarie colla possibile sollecitudine (fuorchè si tratti di lavori pei quali non abbiano i mezzi necessari) con diritto al rimborso delle spese.

Se le Amministrazioni della guerra o della marina fanno eseguire, con carri ferroviari propri, trasporti di pesi indivisibili maggiori di 40 tonnellate, debbono rimborsare integralmente all'Amministrazione ferroviaria le spese occorrenti per riparare i guasti eventualmente prodotti alla via da rottura di assi o sviamento di carri e quelle per rimettere in circolazione il treno.

TREENI APPOSITI.

| | Basi di tariffa | |
|---|---|---|
| | G. V. | P. V. |
| Prezzo minimo per treno chilometro (1) . . . . . L. | 4.52 | 4.08 |
| Tassa minima per treno (1) . . . . . » | 67.80 | 61.20 |

Per ogni treno approntato e non utilizzato . . . . . L. 40.00

(1) Questo prezzo minimo è applicabile solo quando le tasse stabilite per ciascuna categoria di trasporto diano complessivamente un prodotto minore.

DIRITTI ACCESSORI.

A) *Diritti di sosta o di magazzinaggio.*

Pei bagagli depositati o per quelli non ritirati nelle 24 ore dall'arrivo, per collo e per ogni 24 ore, L. 0 05.

Tassa minima per ogni deposito o per ogni spedizione non ritirata nelle 24 ore L. 0 10

Per le merci a grande velocità e per quelle a piccola velocità, per ogni quintale o frazione di quintale e per ogni 24 ore L. 0.10.

Pei veicoli a due ruote, per ciascun veicolo e per ogni 24 ore L. 1 00.

Pei veicoli a quattro ruote, per ciascun veicolo e per ogni 24 ore L. 1.50.

Pel bestiame sostante sui vagoni, per ogni spedizione o per ogni vagone e per ogni ora di sosta dopo le prime quattro L. 0.30.

*Le 24 ore cominciate si considerano compiute.*

B) *Diritti di pesatura.*

Se la pesatura si eseguisce per colli, per quintale o frazione di quintale L. 0.10.

Se la pesatura si eseguisce a vagone, per ogni vagone di materiale pesato complessivamente L. 1.00.

C) *Diritto per l'uso della grue.*

Pel carico e lo scarico di masse indivisibili pesanti fino a tre tonnellate, per tonnellata L. 0.20.

Pel carico e lo scarico di masse indivisibili pesanti più di tre tonnellate, per tonnellata L 0.40.

Tassa di trasporto della grue, qualora essa non esista nella stazione in cui si deve fare il carico o lo scarico:

*pei trasporti a grande velocità*, per chilometro L. 0.113; col massimo di L. 11.30;

*pei trasporti a piccola velocità*, per chilometro L. 0.102; col massimo di L. 10 20.

D) *Tassa di disinfezione dei vagoni.*

Per ogni vagone L 1 00

Se la spedizione è composta di un solo capo di bestiame L. 0.60.

E) *Nolo dei copertoni.*

*Grande velocità.*

Per ogni copertone e per chilometro L. 0.0113; col minimo di L. 1.13.

*Piccola velocità.*

Per ogni copertone e per chilometro L. 0 0102; col minimo di L. 1.02.

## CONCESSIONE *C*

### Impiegati dello Stato.

Agli impiegati delle Amministrazioni centrali e provinciali dello Stato qui appresso indicati ed alle loro famiglie, quando viaggiano a spese proprie in 1ª, 2ª o 3ª classe per congedo per diporto, per ragioni di famiglia, o per trasferimento senza indennità, sono accordate le riduzioni dal 40 al 60 per cento (tariffa differenziale) sulla tariffa media in vigore sulle tre grandi Reti pei treni omnibus e diretti, con l'imposta del 13 anzichè del 16 per cento, e cioè i seguenti prezzi:

| | Prezzi per viaggiatore e per chilometro | | |
|---|---|---|---|
| | 1ª classe | 2ª classe | 3ª classe |
| Pel percorso fino a 200 chilometri . . . . . | 0.072 | 0.05 | 0.033 |
| Pel successivo percorso da 201 a 400 chilometri . . . . . | 0.06 | 0.042 | 0.027 |
| Pel successivo percorso oltre 400 chilometri . . . . . | 0.048 | 0.034 | 0.022 |

*a*) impiegati ed agenti in attività di servizio, aventi nomina regia o ministeriale, iscritti nei ruoli organici delle Amministrazioni governative e provvisti di stipendio a totale carico dello Stato, nonchè impiegati ed agenti delle Amministrazioni

della Real Casa e delle Case dei Reali Principi, designati tutti negli elenchi da concordarsi fra il Governo e le Amministrazioni ferroviarie;

b) impiegati ed agenti straordinari delle Amministrazioni governative, in servizio almeno da un anno e pure indicati negli elenchi suddetti;

c) persone di famiglia conviventi abitualmente cogli impiegati ed agenti suddetti, ed a loro carico, limitatamente ai gradi di parentela da determinarsi d'accordo fra il Governo e le Amministrazioni ferroviarie;

d) una persona di servizio per ogni famiglia d'impiegato (semprechè viaggi con lo stesso convoglio in cui viaggia quest'ultimo o la famiglia) ed una nutrice con bambno lattante.

Qualora al servizio continuato della famiglia trovisi una persona di servizio od una nutrice di più, purchè tale circostanza sia stata previamente constatata dall'Amministrazione governativa, è ammesso il trasporto a prezzo ridotto anche delle suddette persone.

## CONCESSIONE I

**Trasporto degli invitati ai congressi, degli espositori, dei giurati e degli oggetti diretti alle Esposizioni industriali, artistiche, agricole e simili.**

*Persone.* — Ai partecipanti ed agli invitati ai Congressi ed agli espositori e giurati che prendono parte alle pubbliche Esposizioni od ai pubblici concorsi industriali, agricoli, artistici e simili, che hanno luogo in Italia per discussioni, studi, mostre o gare d'interesse generale, sono accordati, per viaggi di andata-ritorno in 1ª, 2ª o 3ª classe, le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla concessione *C* (tariffa differenziale).

*Merci, bestiame, ecc.* — Si applicheranno le seguenti tariffe ridotte:

### GRANDE VELOCITA

*Merci ed oggetti* (1).

| Prezzi | | Tassa minima |
|---|---|---|
| per tonnellata e per chilometro | diritto fisso per tonnellata | per ogni spedizione |
| a) Seta greggia e manifatturata - oggetti d'arte (2) (pitture, sculture, mosaici (3), statue, bronzi artistici e simili) - oggetti in genere - prodotti naturali e manifatturati - macchine e meccanismi - bestiame di 4ª e 5ª categoria in ceste o gabbie (4): | | |
| L. 0.226 | L. 2.26 | L. 0.70 |
| b) Macchine agrarie (aratri, battitrici, dicanapulatrici, erpici ed estirpatoi), falciatrici, frantoi, mietitrici, rastrelli automatici, seminatrici, sgranatoi, spandifieno, torchi, trebbiatoi, trinciatrici ed altri simili meccanismi ed attrezzi rurali): | | |
| L. 0.2034 | L. 2.26 | L. 0.70 |

(1) Esclusi i bozzoli, gli oggetti preziosi o considerati tali dalle tariffe ordinarie, i colli indivisibili di peso eccedente tre tonnellate, nonchè i veicoli, i mobili ed altri oggetti - antichi o di lusso - quando per essi gli speditori volessero fare uso degli speciali appositi vagoni.

(2) Gli oggetti d'arte debbono essere spediti con dichiarazione di valore.

(3) Esclusi i mosaici montati in oro od argento.

(4) Per la distinzione del bestiame in categorie vale la tariffa in vigore sulle tre grandi Reti.

### CAVALLI IN VAGONI-SCUDERIA.

| Un cavallo | Due cavalli | Tre cavalli | Diritto fisso per ogni spedizione e vagone |
|---|---|---|---|
| | Caricati nello stesso vagone | | |
| prezzi per capo e per chilometro | | | |
| L. 0.1582 | L. 0.1243 | L. 0.1017 | L. 1.13 |

*Avvertenze.*

a) I cavalli di valore superiore a lire cinquemila debbono essere spediti con assicurazione.

b) Se in casi eccezionali, e permettendole le condizioni del servizio, il trasporto avesse da eseguirsi coi treni diretti, sarà dovuto il doppio della tassa se trattasi di un solo cavallo, la metà in più se trattasi di due o più cavalli.

VEICOLI.

| Specie (1) | | Prezzi per veicolo e per chilometro | Diritto fisso per veicolo |
|---|---|---|---|
| | | Lire | |
| Veicoli a 2 ruote | per un veicolo | 0.339 | 3.39 |
| | per due veicoli caricati nello stesso vagone | 0.226 | |
| | per tre veicoli caricati nello stesso vagone | 0.1695 | |
| Veicoli a 4 ruote | per un veicolo | 0.3955 | |
| | per due veicoli caricati nello stesso vagone | 0.2825 | |
| | per tre veicoli caricati nello stesso vagone | 0.226 | |
| Veicoli da tramvia, omnibus, diligenze, breaks e altre simili vetture pesanti | | 0.452 | |

*Avvertenza.*

Gli ordigni e meccanismi montati sulle ruote si assimilano ai veicoli, con le stesse norme delle tariffe ordinarie.

(1) Esclusi i veicoli antichi o di lusso, quando per essi gli speditori volessero far uso degli speciali appositi vagoni.

**Piccola velocità accelerata.**

BESTIAME IN VAGONI ORDINARI.

| SPECIE | Classi 1ª | 2ª | 3ª | 4ª | 5ª |
|---|---|---|---|---|---|
| | Prezzi per capo e per chilometro | | | | |
| | Lire | Lire | Lire | Lire | Lire |
| Bestiame cavallino | 0.07645 | 0.051 | — | — | — |
| Bestiame bovino, suino, ovino | 0.05605 | 0.04585 | 0.0204 | 0.0102 | 0.00406 |

Il prezzo minimo per spedizione è di L. 0.1326 per chilometro.

**Piccola velocità.**

MERCI ED OGGETTI (1).

Oggetti d'arte (2) (pitture, sculture, mosaici (3), statue, bronzi artistici e simili) oggetti in genere - prodotti naturali e manifatture - strumenti agrari - macchine e meccanismi.

| PREZZI | Classi 1ª | 2ª | 3ª | 4ª | 5ª | 6ª | 7ª | 8ª | Tassa minima per spedizione |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Lire | Lire | Lire | Lire | Lire | Lire | Lire | Lire | |
| Per tonnellata e per chilometro | 0.0816 | 0.0714 | 0.0612 | 0.051 | 0.0408 | 0.0357 | 0.0306 | 0.0255 | 0.50 |
| Diritto fisso per tonnellata | 2.04 | 2.04 | 2.04 | 2.04 | 2.04 | 1.224 | 1.224 | 1.224 | |

*Avvertenze.*

a) Per la classificazione delle merci vale la nomenclatura dei trasporti ordinari.

b) Le Amministrazioni ferroviarie si riservano di trasportare, se possibile, i colli indivisibili di cui la nota (1) verso pagamento di prezzi speciali da convenirsi di volta in volta.

(1) Escluse le merci occupanti più di due vagoni congiunti, i colli indivisibili (eccetto il materiale ferroviario circolante sulle proprie ruote) di peso eccedente sei tonnellate (veggasi avvertenza b), e le merci ed oggetti antichi o di lusso, quando per essi gli speditori volessero far uso degli appositi speciali vagoni.

(2) Gli oggetti d'arte debbono essere spediti con dichiarazione di valore.

(3) Esclusi i mosaici montati in oro o argento.

VEICOLI.

| Specie (1) | | | Prezzi per veicolo o per chilometro | Diritto fisso per veicolo |
|---|---|---|---|---|
| | | | Lire | |
| Veicoli a 2 ruote | per un veicolo | | 0.206 | |
| | per due veicoli | caricati nello stesso vagone | 0.1530 | |
| | per tre veicoli | | 0.1224 | |
| Veicoli a 4 ruote | per un veicolo | | 0.2550 | |
| | per due veicoli | caricati nello stesso vagone | 0.204 | |
| | per tre veicoli | | 0.1530 | 2.04 |
| Veicoli da tramvie, omnibus, diligenze, breaks ed altre simili vetture pesanti | | | 0.306 | |
| Materiale ferroviario circolante sulle proprie ruote: | | | | |
| Carrozze o vagoni per ferrovie o tramvie | | | 0.204 | |
| Locomotive spente | fino a 24 tonnellate | | 0.612 | |
| | oltre le 24 tonnellate | | 0.918 | 5.10 |
| *Tenders* separati | | | 0.408 | |

(1) Esclusi i veicoli antichi o di lusso, quando per essi gli speditori volessero far uso degli appositi speciali vagoni.

*Avvertenze.*

*a*) Pel materiale circolante sulle proprie ruote debbono essere osservate le norme speciali stabilite dalle tariffe ordinarie. Per le grue ferroviarie circolanti sulle proprie ruote, si computano i prezzi delle tariffe suddette. La prima untura del materiale circolante sulle proprie ruote può essere fatta in partenza dall'Amministrazione ferroviaria, verso rimborso della spesa relativa.

*b*) Gli ordigni e meccanismi montati sulle ruote si assimilano ai veicoli con le stesse norme delle tariffe ordinarie.

## CONCESSIONE II

**Trasporto degli elettori politici.**

Agli elettori politici aventi residenza abituale in un Comune diverso da quello del loro domicilio politico sono accordate per i viaggi di andata e ritorno in 1ª, 2ª e 3ª classe, quando si recano al proprio collegio elettorale per le elezioni del deputato al Parlamento, e per un solo viaggio di andata-ritorno per ciascuna votazione, le riduzioni stabilite pei viaggi dei militari (in media 75 per cento della tariffa in vigore sulle tre grandi Reti, con l'imposta del 13 anzichè del 16 per cento), cioè i seguenti prezzi:

Prezzi pei viaggiatori e per chilometro:

| 1ª classe | 2ª classe | 3ª classe |
|---|---|---|
| L. 0.02825 | L. 0.02034 | L. 0.014125 |

## CONCESSIONE III

**Trasporti dei veterani reduci e superstiti delle patrie battaglie.**

Pei viaggi di andata-ritorno in 1ª, 2ª e 3ª classe:

*a*) dei veterani delle guerre 1848-49, 1854-1855 (campagna di Crimea), 1859, 1860-61 e 1866, recantisi a Roma pel servizio d'onore alla tomba del Re Vittorio Emanuele II;

*b*) dei rappresentanti di Società di reduci e superstiti delle patrie battaglie, recantisi a Caprera nell'anniversario della morte del generale Garibaldi.

Sono accordate le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla concessione II (tariffa militare) limitatamente a quattro viaggi di andata-ritorno all'anno per i veterani, e ad un solo viaggio annuale di andata-ritorno in destinazione di Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli, Messina e Palermo, per i reduci e superstiti delle patrie battaglie.

## CONCESSIONE IV

**Trasporti di scrofolosi ed ammalati indigenti.**

Pei viaggi di andata-ritorno, in 2ª o 3ª classe, degli scrofolosi ed ammalati indigenti, inviati e mantenuti ai bagni marini od alle cure termali dagli appositi Comitati, con i fondi raccolti unicamente dalla beneficenza, e per gli analoghi viaggi del personale di accompagnamento addetto al servizio degli ammalati o scrofolosi, sono accordati le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla concessione II (tariffa militare).

I ragazzi dai 3 ai 7 anni pagano come adulti.

Per fruire della concessione, i Comitati debbono farsi riconoscere dalle Amministrazioni ferroviarie, comprovando la loro apposita costituzione a scopo di beneficenza, e dimostrando che l'invio ed il mantenimento degli ammalati nei luoghi di cura avviene esclusivamente con i fondi raccolti dalla beneficenza, rinnovando poi annualmente la domanda della concessione.

## CONCESSIONE V

**Trasporti di ragazzi poveri inviati alle cure climatiche.**

Per viaggi di andata-ritorno, in 2ª o 3ª classe, dei ragazzi poveri d'ambo i sessi, di età non superiore ai 14 anni e del personale d'accompagnamento addetto al servizio dei medesimi, inviati e mantenuti alle cure climatiche degli appositi Comitati con i fondi raccolti unicamente dalla beneficenza, quando viaggiano in comitiva di almeno dieci o pagano per tanti, sono accordati le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla concessione *C* (tariffa differenziale).

## CONCESSIONE VI

**Trasporti dei membri delle Associazioni di carità.**

Ai membri delle Associazioni costituite allo scopo di curare - per solo spirito di carità - gli infermi negli ospizi del Regno, o di educare ed istruire gratuitamente i poveri, sono accordati, pei viaggi in 1ª, 2ª e 3ª classe, le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla concessione *C* (tariffa differenziale) quando essi prestino personalmente e per intero l'opera loro nell'uno o nell'altro dei modi indicati, e debbono viaggiare per motivi inerenti all'esercizio della loro opera filantropica.

## CONCESSIONE VII

**Istituti di carità.**

Agli Istituti di carità che, privi di rendite patrimoniali o di risorse stabili, con mezzi ricavati dalla beneficenza, sono eretti a convitto e costituiti all'unico scopo di educare, curare e mantenere - per solo spirito di carità - gli infelici poveri (come sordomuti, ciechi, orfani abbandonati, ecc), sono accordati, pei vaiggi in 1ª, 2ª e 3ª classe delle persone qui appresso nominate, le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla concessione *C* (tariffa differenziale) quando dette persone prestano personalmente e per intero e senza retribuzione l'opera loro per lo scopo e nei modi sopra enunciati, e debbono viaggiare per conto o nell'interesse degli Istituti suddetti.

La concessione è limitata a favore del direttore (o della direttrice) degli insegnanti ciechi dei ricoverati poveri accolti e mantenuti negli Istituti affatto gratuitamente e degli insegnanti od inservienti in accompagnamento dei detti ricoverati.

## CONCESSIONE VIII

**Trasporti di maestri elementari comunali.**

Ai maestri ed alle maestre che sono addetti alle scuole elementari comunali ed agli asili infantili mantenuti dai Comuni, e che hanno stipendio a totale carico del Comune - nonchè alle sotto indicate persone di famiglia quando siano abitualmente conviventi con l'insegnante ed a totale suo carico, sono concessi, pei viaggi eseguiti a spese proprie in 1ª, 2ª e 3ª classe, le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla concessione *C* (tariffa differenziale) entro i limiti seguenti:

Il ribasso può essere fruito dai maestri e dalle maestre per un numero di viaggi (di corsa semplice o di andata-ritorno), eseguibili con un massimo di 10 scontrini all'anno, e per un solo viaggio annuale (pure di corsa semplice o di andata-ritorno) dalle persone di famiglia.

Le persone di famiglia alle quali è estesa la concessione sono esclusivamente: le mogli dei maestri, nonchè i figli (di età non superiore ai 25 anni compiuti) e le figlie nubili, sì dei maestri che delle maestre: il viaggio anche di una sola di tali persone, eseguito o non in compagnia dell'insegnante capo-famiglia, esaurisce la concessione annuale.

## CONCESSIONE IX

**Trasporti delle Compagnie teatrali ed assimilate.**

Alle Compagnie teatrali ed assimilate sono accordati, pei viaggi che effettuano per motivi professionali, le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla concessione *C* (tariffa differenziale) entro i limiti seguenti:

Sono ammessi a fruire della concessione:

*a*) le compagnie drammatiche, di canto, di ballo, di operette, di pantomime ed equestri, purchè regolarmente costituite e composte di almeno dieci persone adulte o paganti per tal numero;

*b*) le orchestre e le bande musicali - regolarmente costituite - viaggianti coi propri istrumenti e composte di almeno dieci persone adulte o paganti per tal numero;

*c*) gli artisti da caffè concerto, i giuocatori di pallone, i prestigiatori, gli areonauti, acrobati e simili; le Compagnie esercenti serragli di bestie feroci, teatri di marionette, cinematografi, giostre, bersagli, gabinetti ottici, meccanici, di fisica e storia naturale; nonchè i saltimbanchi, ciarlatani, suonatori e cantanti girovaghi; purchè in numero non inferiore a quattro persone adulte, o paganti per tal numero;

*d*) gli artisti delle Compagnie indicate al comma *a*) - e per un solo viaggio - quando si sciolgono da una medesima Compagnia, purchè in numero non inferiore a quattro persone adulte o paganti per tal numero.

Per il trasporto degli effetti teatrali è accordata la riduzione del 50 per cento sulle tariffe generali in vigore sulle tre grandi Reti, con l'imposta del 2 anzichè del 3 per cento.

BAGAGLI.

Prezzi e condizioni:

*a*) effetti personali dei componenti le Compagnie teatrali ed assimilate;

*b*) istrumenti ed effetti personali delle bande musicali e delle orchestre.

| Prezzo per tonnellata e per chilometro | Prezzo minimo per ogni spedizione |
|---|---|
| L. 0.226 | L. 0.70 |

*a*) Il trasporto a prezzo ridotto - come bagaglio - degli effetti personali di tutti i fruenti della presente concessione è ammesso fino al limite di 50 chilogrammi per ogni persona (adulti o ragazzi). Quando i viaggiatori non raggiungono i minimi - di 10 o 4 - rispettivamente stabiliti dai comma *a*, *b*, *c*, *d*, e debbano quindi pagare pei minimi stessi, il computo del quantitativo di bagaglio deve farsi in base al numero minimo pel quale viene pagato il prezzo del viaggio.

*b*) Nessuna tassa è dovuta pel trasporto degli strumenti delle bande e delle orchestre, nel caso in cui i musicanti, in luogo di spedirli come bagaglio, li portino seco nelle carrozze; ciò che è ammesso a condizione che non rechino ingombro nelle carrozze e non occupino i posti destinati ai viaggiatori. Quando gli strumenti sono spediti come bagaglio, senza imballaggio, la ferrovia non assume responsabilità per guasti eventuali.

---

La registrazione dei bagagli ha luogo soltanto verso esibizione dei biglietti di viaggio a prezzo ridotto delle Compagnie o comitive.

**Granda velocità.**

Prezzi.

EFFETTI ED ATTREZZI (*)

| Prezzo per tonnellata e per chilometro | Tassa minima per ogni spedizione |
|---|---|
| L. 0.226 | L. 0.70 |

(*) Compresi gli effetti personali delle bande musicali e delle orchestre, nonchè i leggî.

**Piccola velocità accelerata.**

Prezzi e condizioni.

ANIMALI PICCOLI (uccelli, cani, gatti, capre, scimmie, maiali ed altri) in furgoni completi.

Prezzi netti da imposta e condizioni della tariffa speciale n. 53 P. V. accelerata in vigore sulle tre grandi Reti, con l'imposta del 2 anzichè del 3 per cento.

*Avvertenze.*

*a*) I furgoni si considerano completi qualunque sia il numero degli animali caricativi. Non è ammesso di caricarvi effetti, attrezzi od oggetti di qualsiasi specie.

*b*) Le bestie feroci, il bestiame equino e bovino - e gli animali piccoli delle specie suddette non spediti in furgoni - si trasportano ai prezzi ed alle condizioni delle tariffe ordinarie in vigore sulle tre grandi Reti, con l'imposta del 2 anzichè del 3 per cento.

Prezzi e condizioni.

**Piccola velocità.**

EFFETTI ED ATTREZZI (**)

| Prezzi | Classi | | | | | | | | Tassa minima per spedizione |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 1ª | 2ª | 3ª | 4ª | 5ª | 6ª | 7ª | 8ª | |
| Per tonnellata e per chilometro . . . | 0.0816 | 0.0714 | 0.0612 | 0.0510 | 0.0408 | 0.0357 | 0.0306 | 0.0255 | 0.50 |
| Diritto fisso per tonnellata . . . . . | 2.04 | 2.04 | 2.04 | 2.04 | 2.04 | 1.224 | 1.224 | 1.224 | |

(**) Fra gli attrezzi è compreso il legname (greggio, sagomato o lavorato da servire alla costruzione di parapetti, impalcature e simili), il quale dev'essere dichiarato: sulle *richieste* per l'uso cui è destinato, sulle *lettere di porto*, con la precisa voce di tariffa.

*Avvertenza.*

Per la classificazione delle merci vale la nomenclatura dei trasporti ordinari annessa alla tariffa in vigore sulle tre grandi Reti.

## CONCESSIONE X

**Trasporti di emigranti d'ambo i sessi e di emigranti italiani poveri rimpatriati.**

Pei viaggi in 3ª classe delle persone d'ambo i sessi che, munite di una certificazione all'uopo rilasciata dall'autorità politica, si recano a proprie spese, *in comitiva* di almeno 10 persone o paganti per tante, ad un punto di confine o porto di mare per emigrare all'estero, viaggiando tutte fra due medesime stazioni; e pei viaggi pure in 3ª classe, anche isolatamente, degli emigranti italiani poveri rimpatrianti, che si recano da un punto di confine o porto di mare alla stazione italiana cui sono diretti, sono concessi la riduzione e gli stessi prezzi per la 3ª classe di cui alla concessione *C* (tariffa differenziale, 3ª classe).

Gli emigranti facienti parte di una stessa comitiva debbono sempre viaggiare uniti.

Chi si fermerà per istrada sarà tenuto al pagamento dell'intero prezzo di un biglietto di 3ª classe calcolato dal punto di partenza a quello in cui si sarà fermato.

## CONCESSIONE XI.

**Trasporti di operai e braccianti d'ambo i sessi.**

Agli operai ed ai braccianti d'ambo i sessi che per ragioni di lavoro, si recano a proprie spese, *in comitive*, in una stessa località del Regno o temporaneamente all'estero (limitatamente ai paesi d'Europa) ed a quelli extra-europei bagnati dal Mediterraneo - o ne ritornano - viaggiando tutti in 3ª classe fra due medesime stazioni, sono concesse le riduzioni seguenti:

*a*) pei viaggi sì di andata che di ritorno nell'interno del Regno e per quelli di andata all'estero, la riduzione scalare dal 50 al 75 per cento per comitive di almeno 5 persone o paganti per tante sul prezzo della 3ª classe *(tariffa media in vigore sulle tre grandi reti pei treni omnibus e diretti, con l'imposta del 13 anzichè del 16 per cento)*, e cioè:

per il percorso fino a 50 km., riduzione 50 per cento, ossia il prezzo per viaggiatore e chilometro di L. 0.02688;

per il percorso da 51 a 200 km., riduzione 60 per cento, ossia il prezzo per viaggiatore e chilometro di L. 0.021528;

per il percorso da 201 a 400 km., riduzione 70 per cento, ossia il prezzo per viaggiatore e chilometro di L. 0.01617;

per il percorso di oltre 400 km., riduzione 75 per cento, ossia il prezzo per viaggiatore e chilometro di L. 0.01344;

*b*) pei viaggi di ritorno dall'estero - isolatamente ed in comitiva - la riduzione e lo stesso prezzo per la 3ª classe di cui alla concessione *C* (tariffa differenziale 3ª classe).

Gli operai ed i braccianti facenti parte di una stessa comitiva debbono sempre viaggiare uniti. Chi si fermerà per istrada sarà tenuto al pagamento dell'intero prezzo di un biglietto di 3ª classe calcolato dal punto di partenza a quello in cui sarà fermato.

## CONCESSIONE XII

**Trasporti di coloni d'ambo i sessi.**

Pei viaggi in 3ª classe che i coloni d'ambo i sessi effettuano a proprie spese per recarsi a bonificare e colonizzare terreni incolti o poco intensivamente coltivati in località del Regno, sì continentali che insulari, viaggiando tutti fra due medesime stazioni, è accordata la riduzione scalare dal 50 al 75 per cento per comitive di almeno 5 persone o paganti per tante, sul prezzo della 3ª classe (*tariffa media in vigore sulle tre grandi Reti pei treni omnibus e diretti, con l'imposta del 13 anzichè del 16 per cento*), e cioè:

per il percorso fino a 50 km., riduzione 50 per cento, ossia il prezzo per viaggiatore e chilometro di L. 0.2688;

per il percorso da 51 a 200 km., riduzione 60 per cento, ossia il prezzo per viaggiatore e chilometro di L. 0.021528;

per il percorso da 201 a 400 km., riduzione 70 per cento, ossia il prezzo per viaggiatore e chilometro di L. 0.01617;

per il percorso di oltre 400 km., riduzione 75 per cento, ossia il prezzo per viaggiatore e chilometro di L. 0.01344.

I coloni facenti parte di una stessa comitiva debbono sempre viaggiare uniti. Chi si fermerà per istrada sarà tenuto al pagamento dell'intero prezzo di un biglietto di 3ª classe calcolato dal punto di partenza a quello in cui si sarà fermato.

I coloni fruiscono inoltre delle seguenti tariffe ridotte per il trasporto delle masserizie e degli attrezzi:

## Grande velocità.

### MASSERIZIE ED ATTREZZI.

| PREZZI | Zone di percorrenza | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | I — Da 1 a 50 km. — Lire | II — Da 51 a 100 km. — Lire | III — Da 101 a 200 km. — Lire | IV — Da 201 a 300 km. — Lire | V — Da 301 a 400 km. — Lire | VI — Da 401 a 500 km. — Lire | VII — Da 501 a 600 km. — Lire | VIII — Da 601 a 700 km. — Lire | IX — Da 701 a 800 km. — Lire | X — Da 801 a 900 km. — Lire | XI — Da 901 a 1000 km. — Lire | XII — Oltre 1000 km. — Lire |
| *Serie A — Spedizioni di peso superiore a 200 chilogrammi.* | | | | | | | | | | | | |
| Per tonnellata e per chilometro | 0.226 | 0.226 | 0.1078 | 0.1413 | 0.1413 | 0.1017 | 0.0848 | 0.0791 | 0.0791 | 0.0678 | 0.0678 | 0.0565 |
| Fatti per tonnellata e per la percorrenza intiera di ciascuna zona, comprese le precedenti | 11.30 | 22.60 | 42.38 | 56.51 | 70.64 | 80.81 | 89.29 | 97.20 | 105.11 | 111.89 | 118.67 | — |
| *Serie B — Spedizioni di peso superiore a 200 e fino a 1000 chilogrammi.* | | | | | | | | | | | | |
| Per tonnellata e per chilometro | 0.2034 | 0.2034 | 0.1469 | 0.1017 | 0.1017 | 0.0848 | 0.0848 | 0.0791 | 0.0791 | 0.0678 | 0.0678 | 0.0565 |
| Fatti per tonnellata e per la percorrenza intiera di ciascuna zona, comprese le precedenti | 10.17 | 20.34 | 35.03 | 45.20 | 55.37 | 63.85 | 72.33 | 80.24 | 88.15 | 94.93 | 101.71 | — |
| *Serie C — Spedizioni di peso superiore a 1000 chilogrammi.* | | | | | | | | | | | | |
| Per tonnellata e per chilometro | 0.1808 | 0.1808 | 0.1413 | 0.0961 | 0.0961 | 0.0791 | 0.0791 | 0.0791 | 0.0735 | 0.0678 | 0.0678 | 0.0565 |
| Fatti per tonnellata e per la percorrenza intiera di ciascuna zona, comprese le precedenti | 9.04 | 18.08 | 32.21 | 41.82 | 51.43 | 59.34 | 67.25 | 75.16 | 82.51 | 89.29 | 96.07 | — |

*Avvertenze.*

*a*) La concessione è accordata fino al peso corrispondente a quello medio di 150 chilogrammi per ogni persona, adulto o ragazzo. L'eccedenza oltre il detto peso, calcolato complessivamente per il numero dei componenti la comitiva, dev'essere iscritta separatamente sui documenti di trasporto, e si tassa coi prezzi doppi di quelli del presente prospetto. Se lo speditore intendesse di farne la spedizione a tariffa generale, od a velocità diversa da quella domandata per il peso rimanente dovrà essere presentato, per l'eccedenza medesima, un separato documento di trasporto.

*b*) Per gli effetti della tassazione è ammessa l'agglomerazione, ossia il carico misto, delle masserizie o degli attrezzi appartenenti ai coloni d'una stessa comitiva.

*c*) Per le spedizioni di peso superiore a 10 fino a 200 chilogrammi si applicano i prezzi della serie *A*, ovvero i prezzi della serie *B*, per il peso minimo di 210 chilogrammi quando tornino più vantaggiosi allo speditore. Per quelli di peso superiore a 200 e fino a 1000 chilogrammi si applicano i prezzi della serie *B*, ovvero i prezzi della serie *C* per il peso minimo di 1010 chilogrammi quando parimente tornino più vantaggiosi allo speditore.

**Piccola velocità.**

MASSERIZIE ED ATTREZZI.

| PREZZI | Peso minimo per ogni vagone — Tonn. | Zone di percorrenza: I — Da 1 a 50 km. — Lire | II — Da 51 a 100 km. — Lire | III — Da 101 a 200 km. — Lire | IV — Da 201 a 300 km. — Lire | V — Da 301 a 400 km. — Lire | VI — Da 401 a 500 km. — Lire | VII — Da 501 a 600 km. — Lire | VIII — Da 601 a 700 km. — Lire | IX — Da 701 a 800 km. — Lire | X — Da 801 a 900 km. — Lire | XI — Da 901 a 1000 km. — Lire | XII — Oltre 1000 km. — Lire | Diritto fisso per tonnellata — Lire |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| *Serie A — Spedizioni senza vincolo di peso.* | | | | | | | | | | | | | | |
| Per tonnellata e per chilometro. . | — | 0.0612 | 0.0612 | 0.0561 | 0.0523 | 0.051 | 0.0459 | 0.0421 | 0.0333 | 0.0332 | 0.0306 | 0.0294 | 0.0225 | 2.04 |
| Fatti per tonnellata e per la percorrenza intera di ciascuna zona, comprese le precedenti . | — | 3.06 | 6.12 | 11.73 | 16.96 | 22.06 | 26.65 | 30.86 | 34.69 | 38.01 | 41.07 | 44.01 | — | |
| *Serie B — Spedizioni a vagone completo.* | | | | | | | | | | | | | | |
| Per tonnellata e per chilometro. . | 4 | 0.0536 | 0.0485 | 0.0396 | 0.0319 | 0.0306 | 0.0281 | 0.0268 | 0.0243 | 0.0288 | 0.0326 | 0.0326 | 0.0326 | 1.53 |
| Fatti per tonnellata e per la percorrenza intera di ciascuna zona, comprese le precedenti. | — | 2.68 | 5.11 | 9.07 | 12.26 | 15.32 | 18.13 | 20.81 | 23.24 | 26.12 | 29.38 | 32.64 | — | |

*Avvertenze.*

*a)* La concessione è accordata fino al peso corrispondente a quello medio di 150 chilogrammi per ogni persona, adulto o ragazzo. L'eccedenza oltre il detto peso, calcolato complessivamente per il numero dei componenti la comitiva, dev'essere iscritta separatamente sui documenti di trasporto, e si tassa coi prezzi doppi di quelli del presente prospetto. Se lo speditore intendesse di farne la spedizione a tariffa generale, od a velocità diversa da quella domandata per il peso rimanente, dovrà essere presentato, per l'eccedenza medesima, un separato documento di trasporto.

*b)* Per gli effetti della tassazione è ammessa l'agglomerazione, ossia il carico misto, delle masserizie e degli attrezzi appartenenti ai coloni di una stessa comitiva.

*c)* Alle spedizioni senza vincolo di peso si applicano i prezzi della serie *A* della presente tariffa, ovvero i prezzi della serie *B* per il peso minimo di 4 tonnellate quando tornino più vantaggiosi allo speditore.

## CONCESSIONE XIII

**Trasporti di allievi, allieve e personale degli Istituti civili di istruzione e di educazione governativi o riconosciuti dallo Stato.**

Agli allievi degli Istituti civili d'istruzione e di educazione governativi o riconosciuti dallo Stato ed al personale insegnante che deve in ogni caso accompagnarli - nonchè al personale di servizio - quando viaggiano in numero di almeno dieci o pagano per tanti, sono accordati pei viaggi in 1ª, 2ª o 3ª classe le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla Concessione *C* (tariffa differenziale).

## CONCESSIONE XIV

**Trasporti dei membri della Federazione ginnastica nazionale.**

Ai soci delle Società ginnastiche permanentemente organizzate con statuto riconosciuto dall'autorità politica e facenti parte della Federazione ginnastica nazionale, quando viaggiano in numero di almeno dieci o pagano per tanti, sono accordati, per viaggi in 1ª, 2ª e 3ª classe, le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla Concessione *C* (tariffa differenziale).

## CONCESSIONE XV

**Trasporti dei soci del Club alpino italiano.**

Ai soci del Club alpino italiano, nonchè ai portatori ed alle guide, quando effettuano gite inerenti allo scopo dell'istituzione, in numero di dieci o paganti per tanti sono accordati, pei viaggi in 1ª, 2ª e 3ª classe, le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla Concessione *C* (tariffa differenziale).

## CONCESSIONE XVI

**Trasporti di ammalati indigenti ammessi alla cura gratuita nelle RR. Terme d'Acqui.**

Pei viaggi in 2ª e 3ª classe degli ammalati indigenti ammessi gratuitamente alla cura sanitaria nel R. stabilimento balneario nazionale di Acqui dalla sotto-prefettura di quella città, e della persona che eventualmente dovesse accompagnare uno o più ammalati, sono accordati le riduzioni e gli stessi prezzi di cui alla Concessione II (tariffa militare, 2ª e 3ª classe). I ragazzi dai 3 ai 7 anni pagano come adulti.

## CONCESSIONE XVII

**Trasporti di indigenti alienati o supposti idrofobi.**

Pel trasporto in compartimenti separati di 2ª classe degli indigenti alienati o supposti idrofobi (e persone d'accompagnamento) inviati rispettivamente ai manicomi del Regno o alla cura antirabbica nelle varie città d'Italia a spese dello Stato, delle Provincie e dei Comuni italiani, è accordata la riduzione stabilita dalla seguente tariffa speciale:

| Per i percorsi | | |
|---|---|---|
| fino a 100 chilometri e fino a 5 posti (1) | da 101 a 150 chilometri e fino a 5 posti (1) | oltre 150 chilometri e fino a 4 posti (1) |
| Prezzo per ogni compartimento | Prezzo per ogni chilometro e per compartimento | |
| L. 41.55 | L. 0.4153 (2) | L. 0.3323 |

(1) Nel computo del numero dei posti i ragazzi sono considerati come adulti. I viaggiatori in più dei quantitativi di posti sopra indicati, secondo la percorrenza, devono provvedersi di biglietti a tariffa intera.

(2) Per i percorsi da 101 a 150 chilometri devesi computare il prezzo corrispondente a 151 chilometri con la tariffa di L. 0.3323 ogniqualvolta esso sia inferiore a quello del percorso effettivo calcolato con la tariffa di L. 0.4163.

## CONCESSIONE XVIII

**Cavalli da corsa, riproduttori (stalloni e fattrici) e puledri lattanti spediti a grande velocità ed in vagoni-scuderia.**

La concessione è stabilita pei trasporti, a grande velocità ed in vagoni-scuderia, dei cavalli destinati allo sviluppo delle corse ed allevamento ippico nazionale.

TARIFFA.

| Prezzo per capo e per chilometro | Diritto fisso per ogni spedizione o vagone |
|---|---|
| L. 0.113 | L. 1.13 |

*Avvertenze.*

*a*) I termini di resa normali sono quelli fissati dalle tariffe ordinarie.

*b*) Se in casi eccezionali, e permettendolo le condizioni del servizio, il trasporto avesse da seguirsi coi treni diretti, sarà dovuto il doppio del prezzo suindicato.

*c*) Il trasporto delle fattrici, con o senza puledri lattanti, può aver luogo anche in *vagoni-bestiame* a piccola velocità accelerata, nel qual caso si computa per la fattrice il prezzo suddetto (L. 0.113 e per il puledro la metà, L. 0.0565).

## CONCESSIONE XIX

—

### Alberi d'innesto - Piantine forestali - Macchine e strumenti agrari — Bestiame (esclusi i cavalli).

La Concessione è stabilita pei trasporti di:

*a*) alberi d'innesto scambiati fra i Comizi agrari del Regno;

*b*) piante forestali destinate al rimboscamento, e spedite alle Ispezioni forestali, ai Comitati, ai corpi morali od ai privati;

*c*) macchine o strumenti agrari di proprietà dello Stato, sia destinati ai depositi od agli Istituti agrari (stazioni, scuole, ecc.), che scambiati fra i vari depositi, o fra questi ed i suddetti Istituti o Comizi ed i privati.

I trasporti di macchine e strumenti agrari devono aver luogo *per conto dello Stato;* ed anche *a sue spese* se relativi a nuovi acquisti pei depositi e per gli Istituti agrari, od a scambi fra i vari depositi;

*d*) bestiame bovino, suino ed ovino destinato al miglioramento delle razze (compresi i tori per la riproduzione), scambiato fra i Regi stabilimenti zootecnici, fra i Comizi agrari, o fra i primi ed i secondi - e, pei tori - fra i detti stabilmenti o Comizi ed i privati.

I trasporti di bestiame debbono aver luogo *per conto* degli stabilimenti zootecnici o Comizi agrari.

Sono escluse dalla Concessione: le macchine indivisibili di peso eccedente dieci tonnellate ciascuna, e quelle che richiedessero l'uso di vagoni congiunti. Sono del pari escluse le spedizioni fra i privati, dovendo il mittente od il destinatario esser sempre un Comizio agrario, un Istituto, un deposito e simili.

TARIFFE.

| Merci | | | | Bestiame | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Grande velocità | | Piccola velocità | | Piccola velocità accellerata | | | | | |
| Alberi d'innesto - piantine forestali - macchine e strumenti agrari (aratri, battitrici, dicanapulatrici, erpici ed estirpatoi, falciatrici, frantoi, locomobili, mietitrici, rastrelli automatici, seminatrici, sgranatoi, spandifieno, torchi, trebbiatoi, trinciatrici ed altri attrezzi rurali, macchine idrovore per bonificamento di terreno destinato all'agricoltura). | | | | Bovino-Suino-Ovino | | | | | Tassa minima per spedizione o chilometro |
| | | | | Classi | | | | | |
| | | | | 1ª | 2ª | 3ª | 4ª | 5ª | |
| Prezzi | | | | Prezzi | | | | | |
| Per tonnellata e per chilometro | Diritto fisso per tonnellata | per tonnellata e per chilometro | Diritto fisso per tonnellata | per capo e per chilometro | | | | | |
| Lire | Lire | Lire | Lire | Lire | Lire | Lire | Lire | Lire | Lire |
| 0.226 | 2.26 | 0.0612 | 2.04 | 0.0561 | 0.0459 | 0.0204 | 0.0102 | 0.0041 | 0.1326 |

*Avvertenze generali.*

*a*) Sono applicabili ai trasporti favoriti dalle concessioni speciali le condizioni generali dei trasporti ordinari, in quanto non siano modificate da quelle particolari stabilite per ogni singola concessione speciale.

*b*) Le tasse accessorie per tutti i servizi e le operazioni speciali, le sovratasse per le merci voluminose od aventi peso o dimensioni eccezionali e per l'acceleramento dei trasporti, i diritti fissi, e le tasse minime per spedizione e per vagone, saranno riscosse come pei trasporti ordinari.

*c*) Per gli effetti della responsabilità che incombe all'Amministrazione ferroviaria, i trasporti menzionati sotto il titolo di *Concessioni speciali* s'intendono eseguiti in base alle condizioni delle tariffe speciali.

*Il Ministro dei lavori pubblici*
E. GIANTURCO.

*Il Sottosegretario di Stato pel Tesoro*
G. FASCE.

*Guido Incontri*, Assessore Comunale di Volterra in rappresentanza del Sindaco.
*Pietro Ginori-Conti*, testimone.
*Pietro Lanino*, testimone
*Avv. Ettore Giusti*, segretario.

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
*Il Ministro dei lavori pubblici*
BERTOLINI.

*Il Ministro del Tesoro*
CARCANO.

VITTORIO EMANUELE.

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
Re d'Italia

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, sull'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse all'industria privata;

Sentiti il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri segretari di Stato per i lavori pubblici e pel tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. — È approvato e reso esecutivo il contratto stipulato il giorno 11 luglio 1907 fra i ministri dei lavori pubblici e del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il cav. ing. Giuseppe Ottone fu Michele, direttore generale della Società nazionale di ferrovie e tramvie, quale delegato della Società stessa, per la concessione alla medesima dell'esercizio della ferrovia Brescia-Iseo.

Art. 2. — È autorizzata l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a cedere l'esercizio della linea Brescia-Iseo alla Società predetta, a sensi dell'art. 1 della legge suaccennata.

Art. 3. — Il presente decreto dovrà essere presentato al Parlamento per la converzione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 21 luglio 1907.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.
GIANTURCO.
CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

*N. 51 di Repertorio.*

## CONTRATTO

per la concessione alla Società nazionale di ferrovie e tramvie dell'esercizio della ferrovia Brescia-Iseo.

Fra le Loro Eccellenze il prof. Emanuele Gianturco, Ministro dei lavori pubblici, e l'avvocato Paolo Carcano, Ministro del tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il cav. ing. Giuseppe Ottone fu Michele, direttore generale della Società nazionale di ferrovie e tramvie (Anonima - Sede in Roma - Capitale interamente versato L. 8,000,000), delegato a stipulare come da estratto del verbale n. 47 della seduta del Consiglio d'amministrazione, tenuta a Milano il giorno 15 luglio 1906, qui allegato sotto il n. 1, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1

*Oggetto del contratto.*

Il Governo cede alla Società nazionale di ferrovie e tramvie, sedente in Roma, piazza SS. Apostoli, 49, l'esercizio della linea Brescia-Iseo di proprietà dello Stato.

Art. 2

*Patto generale.*

La Società assume l'esercizio sotto l'osservanza delle leggi e regolamenti in materia di strade ferrate ed in base ai patti contenuti nel presente contratto.

La Società dichiara fin d'ora d'essere obbligata all'osservanza di tutte le norme regolamentari e delle disposizioni che saranno emanate a senso di legge dalle competenti autorità governative.

La Società subentra all'Amministrazione governativa negli obblighi e diritti derivanti da tutte le convenzioni in vigore con terzi, per binari di raccordo, per trasporti a domicilio, ecc., fino alla loro scadenza. Di tali convenzioni sarà consegnata copia alla Società prima dell'assunzione dell'esercizio da parte sua.

Art. 3.

*Consegna della linea.*

La Società riceve in consegna la linea nelle attuali condizioni da essa riconosciute pienamente idonee al sicuro e regolare esercizio.

Lo stato di consistenza della linea medesima si farà constare da verbale redatto in contraddittorio.

Art. 4.

*Consegna degli approvvigionamenti.*

A mezzo di apposita Commissione composta di tre delegati,

nominati uno dal Governo, uno dalla Società ed il terzo di comune accordo, od in caso di disaccordo, dal presidente della Corte d'Appello di Roma, si procederà prima dell'entrata in vigore del presente contratto:

a) alla consegna e stima di tutte le materie di consumo, delle traverse e degli oggetti inventariati. Il prezzo relativo sarà pagato dalla Società concessionaria entro tre mesi dalla data di presa di possesso dei materiali suddetti;

b) alla consegna e stima della parte metallica d'armamento di scorta, il cui importo verrà accreditato al fondo di riserva di cui all'art. 18 del presente contratto.

Art 5.

*Durata della concessione.*

Il presente contratto avrà principio il 1° agosto 1907 e terminerà il 23 giugno 1971 con la scadenza della concessione della linea Iseo-Breno-Edolo.

Il contratto s'intenderà senz'altro risolto, in caso di decadenza, riscatto o cessazione per qualunque titolo da parte della Società nazionale di ferrovie e tramvie della concesione della linea Iseo-Breno-Edolo, nè la Società potrà mai pretendere per tale risoluzione alcun compenso o indennizzo.

Art. 6.

*Condizioni dell'esercizio.*

L'esercizio è assunto dalla Società a totali sue spese, rischio e pericolo.

Sono a carico della Società tutte le spese ordinarie e straordinarie per tutti i servizi dell'esercizio e dell'amministrazione, comprese quindi quelle di manutenzione tanto della strada quanto dell'armamento, dei manufatti e dei fabbricati, e comprese pure quelle per prevenire e riparare danni cagionati da casi di forza maggiore alla linea, al materiale rotabile e di esercizio ed agli approvvigionamenti, e riparare danni cagionati da vizi di costruzione.

Art. 7.

*Manutenzione della linea.*

La Società si obbliga a conservare la linea nelle condizioni di regolare manutenzione ed in tali condizioni riconsegnarla alla fine dell'esercizio.

La verifica delle condizioni della linea sarà fatta annualmente dai funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie in contraddittorio di quelli della Società.

Di comune accordo si determineranno i lavori di manutenzione eventualmente riconosciuti necessari ed il modo ed il tempo per la loro esecuzione. In caso di disaccordo la definizione della vertenza sarà deferita a tre periti designati uno dal Governo, uno dalla Società ed il terzo scelto di comune concerto, o in difetto, dal presidente della Corte d'Appello di Roma.

Art. 8

*Materiale rotabile.*

La Società eserciterà la linea con materiale rotabile di sua proprietà.

Il materiale dovrà essere sottoposto a verifica in contraddittorio con i funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie, secondo le norme in vigore per il materiale in servizio cumulativo e dovrà essere conservato in condizioni di regolare manutenzione.

Il materiale rotabile dovrà essere d'importo non inferiore a L. 12,000 per chilometro fino a che il prodotto lordo annuo della linea abbia raggiunte le L. 15,000 per chilometro.

Quando il prodotto lordo superi le L. 15,000 per chilometro e fino alle 20,000, il materiale sarà aumentato di L. 3000 per chilometro, e sarà aumentato di altre L. 3000 per chilometro quando si abbia un prodotto chilometrico eccedente le L. 20,000.

Art. 9.

*Treni.*

La Società si obbliga ad esercitare la linea con almeno cinque coppie di treni viaggiatori ordinari.

Art. 10.

*Esercizio economico e tariffe.*

La linea sarà esercitata col regime dell'esercizio economico, approvato in via di esperimento dalla legge 9 giugno 1901, n. 220 come da autorizzazione concessa col R. decreto 31 agosto 1901, n. 456, limitatamente però al servizio viaggiatori, e con le modifiche introdotte dalla legge 30 giugno 1906, n. 272.

La Società esercente si obbliga quindi ad osservare le norme generali attualmente in vigore per l'esercizio economico; restano mantenute, per la durata dell'esercizio economico, le facilitazioni stabilite per la linea Brescia-Iseo del decreto Ministeriale n. 13,594-*A* del 31 agosto 1901.

Le tariffe per il servizio viaggiatori saranno quelle attualmente in vigore, approvate con decreto Ministeriale 11 giugno 1904 ed indicate nell'elenco allegato *A*, e non potranno venire modificate che con l'approvazione del Governo.

La stazione di Iseo, e quelle altre che fossero stabilite in seguito, conserveranno anche le funzioni delle stazioni della rete a servizio normale per i trasporti viaggiatori da e per oltre Brescia, applicando per l'intero percorso le tariffe in vigore sulla rete principale.

Per i trasporti dei bagagli, delle merci, bestiame, veicoli, ecc., valgono come tariffe massime, le tariffe e condizioni di trasporto attualmente in vigore sulla rete di Stato, comprese le tariffe eccezionali.

La Società si obbliga ad applicare sulla linea Brescia-Iseo nella tassazione per le spedizioni in servizio cumulativo a tariffa ordinaria o speciale il sistema del cumulo delle distanze con le ferrovie dello Stato, nonchè con quelle altre ferrovie italiane che avessero accettato o fossero per accettare il servizio cumulativo con le reti principali.

Art. 11.

*Concessioni speciali.*

I funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie incaricati della sorveglianza e del controllo verranno trasportati gratuitamente del pari che i loro bagagli.

Per i trasporti per conto della Real Casa e per quelli di persone ed oggetti per conto del Governo, dei generi di privativa demaniale, degli impiegati governativi e relative famiglie, ecc., continueranno ad essere provvisoriamente applicate le concessioni speciali già allegate al capitolato annesso al contratto 31 ottobre 1884 per l'esercizio della rete Adriatica (appendici 1ª e 2ª, allegato *B*), nonchè le successive aggiunte introdotte o da introdursi.

Alla linea Brescia-Iseo verranno poi estese le modificazioni a queste condizioni speciali che verranno applicate sulle ferrovie dello Stato.

La concessionaria è obbligata a trasportare gratuitamente sulla linea i membri dei due rami del Parlamento, il prefetto della provincia di Brescia ed il sottoprefetto dei suoi circondari.

Art. 12.

*Servizio postale.*

La Società concessionaria è obbligata ad effettuare il trasporto e scambio delle corrispondenze postali e dei pacchi postali secondo le norme e condizioni fissate dall'art. 45 della legge 27 dicembre 1896, n. 561, sulle tramvie e ferrovie economiche.

Art. 13.

*Trasporto della corrispondenza di servizio.*

La Società concessionaria potrà trasportare gratuitamente sulla ferrovia soltanto le lettere ed i pieghi riguardanti unicamente l'Amministrazione della linea Brescia-Iseo e quella delle altre linee eventualmente esercitate dalla Società medesima, in servizio interno e cumulativo.

Art. 14.

*Servizio telegrafico.*

La Società concessionaria non potrà trasmettere altri dispacci telegrafici fuorchè quelli relativi al servizio della linea Brescia-Iseo, e delle altre linee eventualmente esercitate dalla Società medesima, in servizio interno e cumulativo.

Dietro richiesta del Governo la concessionaria dovrà assumere anchè il servizio dei dispacci telegrafici del Governo e dei privati a norma dei regolamenti dell'Amministrazione dello Stato ed alle condizioni indicate nell'art. 20 del capitolato annesso alla convenzione della linea Iseo-Breno-Edolo, approvata con R. decreto 23 giugno 1901, n. 366.

Art. 15.

*Esercizio della stazione comune di Brescia.*

A titolo d'uso degli impianti comuni nella stazione di Brescia la Società concessionaria pagherà allo Stato il canone annuo di L. 1000 (mille).

L'esercizio della stazione comune di Brescia è affidato all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, alla quale la Società concessionaria rimborserà, come quota di sua spettanza, una somma corrispondente a L. 0.30 (centesimi trenta) per ciascun asse di veicolo rimorchiato entrato nella stazione di Brescia e per ciascun asse uscito dalla medesima.

D'accordo tra le parti potrà, dopo un conveniente periodo di esperimento, convertirsi la quota predetta in una somma annua a corpo, soggetta a revisione ad intervalli da stabilirsi.

Le tasse di magazzinaggio o quelle di deposito dei bagagli nella stazione di Brescia saranno attribuite a quella delle due Amministrazioni alla quale appartengono le relative spedizioni.

Apposite norme, da stabilirsi d'accordo tra l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e la Società concessionaria, regoleranno i particolari del servizio nella stazione comune, per lo scambio ed uso del materiale rotabile, il nolo dei carri, le soste, gl'istradamenti, il servizio cumulativo, la responsabilità delle merci, i trasporti in servizio, ecc.

Art. 16.

*Prodotti dell'esercizio - Compartecipazione dello Stato.*

La Società concessionaria farà suoi tutti i prodotti diretti e indiretti dell'esercizio.

Sono considerati come prodotti diretti i proventi dei trasporti di viaggiatori e bagagli, valori, merci e bestiame, ed in genere tutti i prodotti che derivano dall'applicazione delle tariffe.

Per prodotti indiretti si intendono gli altri proventi accessorî dell'esercizio e del possesso della strada e sue pertinenze, quali sarebbero: tasse percepite per trasmissione dei telegrammi privati, taglio delle siepi, falciatura delle erbe sulle scarpe della strada e zone di terreno attinenti, affitto di terreni, di locali, esercizio di caffè, di vendite, banchi librari, pubblicità, canoni, pedaggio od altro.

Non sono compresi fra di essi i corrispettivi assegnati al concessionario a titolo di rimborso di spese, nè le riscossioni per conto di terzi.

A corrispettivo della concessione dell'esercizio lo Stato si riserva una compartecipazione sui prodotti lordi diretti ed indiretti dell'esercizio, non tenuto conto dei proventi per tasse erariali nella ragione seguente:

prodotto fino a L. 9000 a chilometro, 89 per cento all'esercente, 11 per cento allo Stato;

prodotti fra L. 9000 e 12,000 a chilometro, 79 per cento all'esercente, 21 per cento allo Stato;

prodotti fra L. 12,000 e 15,000 a chilometro, 70 per cento all'esercente, 30 per cento allo Stato;

oltre le L. 15,000 a chilometro, 60 per cento all'esercente, 40 per cento allo Stato.

D'accordo tra il Governo e la Società concessionaria verranno stabiliti i particolari per il controllo dei prodotti, fermo in ogni caso le facoltà spettanti allo Stato in base alle norme vigenti per il sindacato ed alla legge 16 giugno 1907, concernente le concessioni di ferrovie all'industria privata.

Art. 17.

*Tempo e modo del pagamento della compartecipazione dello Stato.*

L'ammontare delle quote di prodotto spettanti allo Stato sarà versato nella tesoreria che sarà indicata dal Governo, alla scadenza di ogni bimestre, nella misura del prodotto ottenuto durante il bimestre corrispondente dell'anno precedente.

Nel primo anno di esercizio i versamenti bimestrali restano fissati in L. 3500, salvo liquidazione definitiva in base ai prodotti accertati.

Le somme dovute a saldo sui prodotti accertati al 30 giugno e 31 dicembre di ciascun anno saranno versate rispettivamente nei mesi di settembre e maggio successivi. Quando il saldo risultasse a credito della Società, la differenza verrà computata nei pagamenti dei bimestri successivi.

Sarà pure fatto bimestralmente l'accredito della quota di prodotto lordo destinato al fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento di cui all'art. 18 del presente contratto.

Decorsi dieci giorni dalla data stabilita per il versamento senza che ne sia effettuato l'intiero pagamento, il Governo avrà facoltà di agire sui beni della Società e sequestrarne i prodotti con le forme ed i mezzi di procedura stabiliti per la riscossione delle imposte dirette.

La facoltà anzidetta si estende anche al caso, constatato anche da lodo arbitrale, di inadempimento di qualunque degli altri obblighi derivanti alla Società dal presente contratto.

Art. 18.

*Fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento.*

La Società concessionaria dovrà costituire un fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento dei binari armati con rotaie di acciaio. Esso fondo verrà costituito mediante prelevamento annuo dalla quota di prodotto lordo dell'eser-

cizio di spettanza sociale della somma di L. 150 (centocinquanta) per ogni chilometro di linea armata in acciaio.

Sarà inoltre versata in questo fondo una quota corrispondente al mezzo per cento dell'aumento del prodotto lordo dell'esercizio oltre le L. 9000 per chilometro. Verrà pure versato in essa il prezzo che si ricaverà dalla vendita del materiale d'armamento che vien sostituito col nuovo.

Il fondo di riserva è amministrato dalla Società concessionaria, che ne avrà la responsabilità.

Ad esso verranno addebitate le spese per la rinnovazione della sola parte metallica dell'armamento di mano in mano che avranno luogo; il residuo attivo sarà tenuto in riserva.

Gli interessi, al tasso medio dell'interesse dei buoni del tesoro, andranno a credito del fondo.

In caso di insufficienza del detto fondo la Società concessionaria resterà egualmente obbligata all'esecuzione, a proprie spese, dei rinnovamenti di binari dei quali si riconoscesse la necessità.

Quando per qualunque motivo il contratto venisse a scadere, la rimanenza del fondo di riserva, nonchè le scorte di materiali fuori d'opera acquistati col fondo stesso, resteranno in proprietà dello Stato.

Art. 19.

*Spese in conto capitale.*

Le spese per l'esecuzione di nuovi impianti o di aumenti agli impianti esistenti che la Società ritenesse necessari per aumenti del traffico, o il Governo credesse, per provate esigenze di servizio, di ordinare a sensi dell'ultimo comma dell'art. 266 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, saranno a carico della Società concessionaria. Saranno pure a suo carico le spese per aumento di materiale rotabile e di esercizio.

Le nuove opere stabili e le modificazioni alle opere esistenti dovranno sempre riportare la preventiva approvazione del Governo.

Verificandosi la necessità di eseguire nella stazione comune di Brescia nuovi impianti, o modificazioni agli esistenti, nell'interesse esclusivo del servizio della linea Brescia-Iseo, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato concorderà i progetti relativi con la Società concessionaria e, dopo l'approvazione, vi darà esecuzione, salvo rimborso di ogni spesa da parte della concessionaria, compresa una quota del dieci per cento per spese generali. Alla manutenzione dei detti impianti di uso esclusivo provvederà pure l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, e la concessionaria rimborserà le spese con l'aggiunta della quota del dieci per cento di cui sopra.

Nel caso poi di ampliamenti o modificazioni di interesse comune agli impianti in stazione di Brescia resi necessari dall'aumento del traffico sulle linee esercitate da entrambe le Amministrazioni, dopo il primo quinquennio dall'entrata in vigore del presente contratto, verranno concordati i progetti e ripartita la spesa in ragione dei vantaggi per il servizio e degli aumenti di traffico rispettivi, e la concessionaria rimborserà come sopra l'ammontare della sua quota. In caso di disaccordo sulla necessità dei lavori di interesse comune o sul riparto delle relative spese, decideranno inappellabilmente tre periti, dei quali due nominati dalle parti, uno per ciascuna ed il terzo di Comune intesa e, in caso di disaccordo, dal presidente della Corte d'Appello di Roma.

Le nuove opere al termine del presente contratto rimarranno proprietà dello Stato senza corresponsione di compenso alcuno, salvo quanto è stabilito all'art. 25 per il materiale rotabile e di esercizio.

In caso di cessazione anticipata del contratto, le opere stabili costruite, con l'approvazione o per ordine del Governo, a spese della Società concessionaria, le quali, a giudizio di tre periti da nominarsi come sopra, risultassero tuttora utili all'esercizio, saranno accettate dal Governo. In pagamento lo Stato corrisponderà alla Società una somma eguale al costo effettivo dell'opera (C) diminuito di una frazione di esso avente per numeratore il numero ($m$) degli anni decorsi dalla ultimazione dell'opera stessa alla data del riscatto anticipato, e per denominatore il numero ($n$) di anni che decorrono tra la data dell'ultimazione predetta e la scadenza naturale del contratto, se esso numero è minore di 50, ed il numero 50 in caso contrario.

$$\left( C - \left[ \frac{m}{n} \right] \text{ ove } n < 50 \right)$$

A tal uopo la Società concessionaria presenterà al visto dell'ufficio governativo di vigilanza le liquidazioni delle opere eseguite.

Le opere stabili costruite con l'approvazione o per ordine del Governo, che alla cessazione anticipata del contratto fossero dai periti dichiarate non più utili all'esercizio, potranno, col consenso di entrambe le parti, essere conservate, rimanendo così di proprietà del Governo senza alcun corrispettivo. In caso contrario la Società concessionaria curerà a proprie spese la loro demolizione ed asportazione, con la riduzione in pristino.

Art. 20

*Personale.*

La Società concessionaria eserciterà la linea con personale da essa assunto.

Il personale addetto al movimento e quello di macchina dovrà avere i requisiti prescritti dalle norme in vigore per le ferrovie dello Stato e dovrà essere a conoscenza dei regolamenti d'esercizio vigenti sulla Rete di Stato.

Per il personale non tecnico assunto dal concessionario dovranno impiegarsi per un terzo almeno militari congedati purchè aventi i requisiti morali, l'attitudine fisica e l'età conveniente al disimpegno dei servizi ai quali potranno venire chiamati.

Anche per quanto riguarda il trattamento del personale la Società dovrà uniformarsi alle disposizioni della legge 30 giugno 1906, n. 272 (articoli 21 e 22) e relativo regolamento.

Lo Stato si riserva ampia facoltà circa la conservazione in servizio ed il trattamento del personale che si troverà in funzione alla cessazione del presente contratto.

Art. 21.

*Imposte e spese di sorveglianza.*

L'imposta fondiaria resta a carico del Governo.

La Società concessionaria pagherà annualmente al pubblico tesoro la somma di lire cinquanta per chilometro di linea Brescia-Iseo in corrispettivo delle spese per la sorveglianza dell'esercizio della linea stessa.

Art. 22.

*Divieto di cessione.*

La Società non potrà cedere l'esercizio da essa assunto senza autorizzazione del Governo.

Qualora per qualsiasi causa d'indole sostanziale, formale o locale la Società non potesse direttamente continuare l'esercizio della linea, l'esercizio ritorna senz'altro allo Stato.

Art. 23.

*Riscossione delle tasse per conto dello Stato.*

La Società dovrà, a norma di legge, riscuotere per conto dello Stato le tasse erariali sui trasporti a grande e piccola velocità e

quelle di bollo stabilito dalle leggi dello Stato, ed effettuarne il pagamento a termini delle leggi stesse. Rimane inteso che la tassa di bollo e l'imposta erariale alle quali andranno soggetti i trasporti viaggiatori relativi alla linea Brescia-Iseo, eseguiti sotto il regime e con le tariffe del servizio economico, saranno rispettivamente quelle indicate all'art. 16 della legge 30 giugno 1906, n. 272, e quella indicata all'art. 2 del R. decreto 31 agosto 1901, n. 435.

La Società pagherà inoltre direttamente all'erario la tassa di ricchezza mobile dovuta dai propri impiegati, salvo la rivalsa presso i medesimi.

Le somme ritenute dalla Società per tale titolo saranno versate entro 15 giorni alla scadenza di ogni mese nella tesoreria che verrà indicata secondo l'art. 17.

Art. 24.

*Riconsegna della linea.*

Alla cessazione, per qualunque causa, del contratto, la Società concessionaria consegnerà al Governo la linea e sue dipendenze in istato di regolare manutenzione.

Le ricognizioni saranno fatte dai funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie in contraddittorio con quelli della Società concessionaria; in base ad esse si indicheranno i lavori occorrenti per mettere il tutto in istato di regolare manutenzione, determinandone le relative spese, le quali saranno addebitate alla Società concessionaria, con facoltà al Governo di rivalersene sulle somme di cui fosse in debito verso la Società medesima.

In caso di disaccordo la definizione delle vertenze sarà deferita a tre periti da nominarsi come è detto all'art. 19.

Art. 25.

*Acquisto del materiale rotabile e delle provviste alla fine dell'esercizio.*

Alla cessazione del contratto, in ciascuno dei casi previsti all'art. 5, lo Stato acquisterà dalla Società a giusto prezzo di stima il materiale rotabile e quello d'esercizio, nonchè le provviste di sua proprietà, purchè il detto materiale sia in istato di regolare manutenzione e le provviste servibili alla loro destinazione; ed in ogni caso fino alla concorrenza del valore capitale di L. 360,000 e non oltre per il materiale rotabile. Le provviste non potranno essere superiori ai bisogni di sei mesi.

In contraddittorio tra i funzionari dell'ufficio speciale delle ferrovie e della Società si procederà alla ricognizione e constatazioni della consistenza e delle condizioni del detto materiale rotabile e delle provviste ed alla determinazione del relativo prezzo di stima, salvo, in caso di disaccordo, rimettere la decisione dei punti controversi, a tre periti da nominarsi, come è detto all'art. 19.

Art. 26.

*Disposizioni transitorie.*

Sarà in facoltà della Società concessionaria di noleggiare dalle ferrovie dello Stato, a partire dalla data di assunzione dell'esercizio, cinque locomotive e 10 vetture scelte tra quelle che attualmente prestano servizio sulla linea, contro corresponsione di un canone mensile complessivo di L. 1900 (millenovecento), e ciò per il periodo di tempo che occorrerà alla Società medesima per l'acquisto del materiale rotabile occorrente all'esercizio della linea, ed in ogni modo per non più di un anno dalla data della conversione in legge del R. decreto di approvazione del presente contratto.

Occorrendo altro materiale in più di quello sovra indicato esso potrà venir concesso a nolo, prelevandolo sempre tra quello che ora presta servizio sulla linea in base ai noli seguenti:

carri, L. 0.10 per ogni ora;
vetture, L. 5 al giorno;
locomotive, L. 12 al giorno.

Saranno a carico della Società concessionaria la manutenzione del materiale noleggiato durante il periodo del nolo e la riparazione delle avarie verificatesi nel periodo stesso.

Durante il periodo di tempo occorrente all'impianto della nuova amministrazione, ed in ogni modo per non più di quattro mesi dalla data di conversione in legge del R. decreto di approvazione del presente contratto, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a richiesta della Società concessionaria, proseguirà l'esercizio della linea Brescia-Iseo col proprio personale, per conto, rischio e pericolo della concessionaria medesima. Le disposizioni di servizio continueranno a venire impartite dai funzionari delle ferrovie dello Stato, previ accordi con la Società concessionaria.

La concessionaria rimborserà all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, gli stipendi e le competenze accessorie del personale impiegato sulla linea Brescia-Iseo, aumentati del 5 per cento per spese generali di amministrazione, ed ogni qualsiasi altra spesa che le ferrovie dello Stato avessero a sostenere per conto della concessionaria medesima.

Per il personale che prestasse servizio provvisorio sulla Brescia-Iseo e su altre linee delle ferrovie dello Stato, si prenderanno accordi circa la ripartizione della relativa spesa.

La Società concessionaria potrà, durante il predetto periodo mettere sulla linea e nelle stazioni del proprio personale per istruzione.

Art. 27.

*Risoluzione delle controversie. — Arbitrato.*

Tutte le questioni che potessero sorgere nell'esecuzione ed interpretazione del presente contratto, salvo quelle indicate agli articoli 7, 19, 24 e 25 saranno risolute da un collegio di tre arbitri, dei quali due saranno nominati dalle parti, uno per ciascuno, ed il terzo d'accordo fra le parti ed in caso di disaccordo dal presidente della Corte d'Appello di Roma.

Quando la Società concessionaria non si prestasse alla stipulazione del compromesso entro il termine di 14 giorni dall'invito, ovvero non riuscisse alle parti di mettersi d'accordo nella nomina del terzo arbitro, il Governo provvederà a norma di legge, fermo sempre il diritto di eleggere un arbitro di scelta propria, a sensi dell'art. 12 del Codice di procedura civile.

Nel caso in cui una sentenza arbitrale venga annullata o cassata, si procederà ad un nuovo arbitramento nelle forme indicate qui sopra.

Art. 28.

*Spese e tassa di contratto.*

Sono a carico della Società concessionaria tutte le spese relative alla stipulazione del presente contratto, il quale sarà soggetto alla tassa fissa di registro di L. 1.20.

Art. 29.

*Elezione di domicilio.*

La Società concessionaria, agli effetti del presente contratto, elegge il suo domicilio presso la propria sede in Roma.

Art. 30.

*Condizioni per la perfezione del contratto.*

Il presente contratto non sarà definitivo per lo Stato se non dopo approvato con decreto Reale da convertirsi in legge.

*Il Ministro dei lavori pubblici*
E. GIANTURCO.
*Il Ministro del Tesoro*
CARCANO.

Il rappresentante della Società nazionale di ferrovie e tramvie: *ingegnere G. Ottone.*

*Marchese Ferdinando Del Carretto,* testimone.

*Enrico Bianco,* testimone.

**Fatto in Roma addì undici del mese di luglio dell'anno millenovecentosette.**

*Avv. Ettore Giusti*, segretario delegato alla stipulazione dei contratti.

Registrato a Roma il 9 novembre 1907, al n. 2275 del registro n. 279, atti pubblici.

Il ricevitore
*Pantanelli.*

Visto, d'ordine di Sua Maestà:
*Il Ministro dei lavori pubblici*
BERTOLINI.

*Il Ministro del Tesoro*
CARCANO.

## Estratto del verbale n. 47 della seduta del Consiglio d'amministrazione della Società nazionale di ferrovie e tramvie (Anonima - Sede in Roma - Capitale interamente versato L. 8,000,000) trascritto a pagina 157 del registro n. 4 dei verbali del Consiglio, tenuta a Milano nei locali del Credito italiano il giorno 15 luglio 1906, alle ore 14.30, col seguente

*Ordine del giorno:*

1° lettura ed approvazione del verbale della seduta precedente;
2° relazione sui lavori e sull'andamento della costruzione della ferrovia Iseo-Edolo;
3° trattative per la concessione della linea Brescia-Iseo;
4° nuove linee tramviarie in provincia di Brescia;
5° nuovi affari;
6° andamento degli esercizi sociali;
7° situazione finanziaria.

Sono presenti i signori:

| | |
|---|---|
| Castelbolognesi comm. Giacomo, | *presidente* |
| Ravà ing. comm. Eugenio, | *vice presidente* |
| Coen comm. Giulio, | *consigliere* |
| Scialoja avv. comm. Enrico, | *id.* |
| Thonet ing. cav. Carlo, | *id.* |
| Collinet avv. Leone, | *id.* |
| Conti Vecchi ing. cav. Luigi, | *id.* |
| Rusconi Clerici ing. nob. Giulio, | *id.* |
| Ottolenghi ing. comm. Vittorio, | *id.* |
| Seeburger Forrer E., | *id.* |
| Noblemaire Giorgio, | *id.* |
| Luzzatti avv. Gino, | *segretario.* |

Assistono alla seduta i *sindaci* signori Grillo dott. cav. Carlo Leuci ing. cav. Giuseppe, Lavezzari ing. Tommaso ed il *direttore generale* Ottone ing. cav. Giuseppe.

*Omissis.*

Il Consiglio d'amministrazione, sulla proposta del presidente, delibera di facultare siccome faculta il direttore generale ingegnere cav. Giuseppe Ottone di stipulare e firmare con Sua Eccellenza il ministro dei lavori pubblici o chi per esso, la convenzione per la concessione alla Società nazionale di ferrovie e tramvie, dell'esercizio della ferrovia Brescia-Iseo, nonchè tutti gli atti occorrenti, con i più ampi poteri.

*Omissis.*

Il presidente del Consiglio
*Giacomo Castelbolognesi.*

Il segretario del Consiglio
*Avv. Gino Luzzatti.*

*Repertorio n. 47114.*
*Autenticazione di firme.*

Regnando Sua Maestà
VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
Re d'Italia

L'anno millenovecentosette, il giorno ventisette del mese di febbraio, in Roma, nella sede della Società nazionale di ferrovie e tramvie, in piazza Ss. Apostoli, n. 49.

Certifico io, dott. comm. Enrico Capo, notaro in Roma, con studio in via Uffici del Vicario, n. 18, iscritto al Consiglio notarile di questo distretto, vere ed autentiche le firme apposte in calce al soprascritto estratto dai signori comm. Giacomo Castelbolognesi fu Aronne, nato a Ferrara, possidente, domiciliato in Roma, via Veneto, palazzo Balestra; e Gino Luzzatti di Luigi, avvocato, nato a Padova e domiciliato in Roma, via dell'Umiltà, 79; il primo presidente del Consiglio ed il secondo segretario del Consiglio della spettabile Società nazionale di ferrovie e tramvie (Anonima, sede in Roma, capitale interamente versato L. 8,000,000) maggiori di età perchè a me note le persone anche nelle suespresse qualifiche e le firme fatte alla presenza dei signori Vincenzo Ricchi di Lorenzo, nato a Castiglione in Teverina, impiegato, domiciliato in Roma, via Palestro, n. 87 ed Enrico Bacchi del fu Natale, romano, impiegato, domiciliato in Roma, vicolo degli Spagnuoli, n. 51, testimoni a me pure noti e che con me notaro qui appresso si firmano.

*Vincenzo Ricchi*, teste.
*Enrico Bacchi*, teste.
*Enrico Capo*, notaro.

Visto per legalizzazione della firma del notaio Enrico Capo.

Roma, li 2 luglio 1907.

*Il presidente*
(firma illeggibile).

## LINEA AD ESERCIZIO ECONOMICO BRESCIA-ISEO
(Decreto Reale n. 435 del 31 agosto 1901).

### Tariffe per viaggiatori in servizio locale
(approvate con decreto Ministeriale dell'11 giugno 1904).

Le presenti tariffe comprendono l'imposta del 2 per cento stabilita col decreto Reale di cui sopra, oltre la sovrimposta e la tassa di bollo di cui alla legge n. 220 del 9 giugno 1901. Prezzo L. 0.05.

*Avvertenze.*

1. Biglietti di andata-ritorno, valgono soltanto per il giorno in cui sono rilasciati.

2. Biglietti a metà prezzo si rilasciano soltanto ai ragazzi e come tali si considerano quelli di statura da m. 0.90 a m. 1.15 che viaggiano accompagnati da persone adulte, nonchè di conduttori di bestiame. I prezzi fra parentisi valgono soltanto per i viaggi dalle stazioni alle case cantoniere e non viceversa.

3. Viaggi a tariffa ridotta. Per i viaggi a tariffa ridotta (militari e loro famiglie, concessioni speciali, ecc.), se effettuati in base alla presentazione dei prescritti documenti (scontrino, richiesta, ecc.) valgono le apposite tariffe in vigore sulle grandi reti. I viaggiatori cui spetta la 1ª o la 2ª classe hanno diritto di prendere posto in 1ª pagando i prezzi della 2ª classe, rispettivamente a tariffa militare o a tariffa differenziale.

Le presenti tariffe annullano e sostituiscono quelle in data 1° settembre 1901.

# LINEA BRESCIA-ISEO — VIAGGIATORI

TARIFFE valevoli dal 1° luglio 1904 (Prezzi in lire e centesimi).

| Da | a | Chilometri | Andata sola | | Andata e ritorno | | Metà prezzo | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| e viceversa | | | 1ª classe | 3ª classe | 1ª classe | 3ª classe | 1ª classe | 3ª classe |
| Brescia | Borgo San Giovanni | 3 | 0.20 | 0.10 | » | » | » | » |
| | Mandolossa | 7 | 0.30 | 0.10 | » | » | (0.20) | » |
| | Castegnato | 9 | 0.40 | 0.20 | 0.60 | 0.30 | 0.20 | 0.10 |
| | Paderno Franciacorta | 13 | 0.60 | 0.30 | 0.80 | 0.40 | (0.30) | (0.15) |
| | Passirano | 15 | 0.80 | 0.40 | 1 — | 0.50 | 0.40 | 0.20 |
| | Monterotondo Bresciano | 17 | 0.80 | 0.40 | 1 — | 0.60 | (0.40) | (0.20) |
| | Borgonato | 19 | 0.80 | 0.50 | 1 — | 0.60 | (0.40) | (0.25) |
| | Provaglio d'Iseo | 21 | 1 — | 0.50 | 1.50 | 0.60 | 0.50 | 0.25 |
| | Iseo | 24 | 1 — | 0.60 | 1.50 | 0.80 | 0.50 | 0.30 |
| Borgo San Giovanni | Mandolossa | 4 | 0.20 | 0.10 | » | » | » | » |
| | Castegnato | 7 | 0.30 | 0.10 | 0.50 | 0.20 | 0.20 | » |
| | Paderno Franciacorta | 10 | 0.50 | 0.20 | » | » | (0.25) | (0.10) |
| | Passirano | 13 | 0.60 | 0.30 | 0.80 | 0.40 | 0.30 | 0.15 |
| | Monterotondo Bresciano | 15 | 0.80 | 0.40 | » | » | (0.40) | (0.20) |
| | Borgonato | 17 | 0.80 | 0.40 | » | » | (0.40) | (0.20) |
| | Provaglio d'Iseo | 19 | 0.80 | 0.50 | 1 — | 0.60 | 0.40 | 0.25 |
| | Iseo | 22 | 1 — | 0.50 | 1.50 | 0.60 | 0.50 | 0.25 |
| Mandolossa (casa cantoniera) | Castegnato | 3 | 0.20 | 0.10 | » | » | » | » |
| | Paderno Franciacorta | 7 | 0.30 | 0.10 | » | » | » | » |
| | Passirano | 9 | 0.40 | 0.20 | » | » | (0.20) | (0.10) |
| | Monterotondo Bresciano | 11 | 0.50 | 0.20 | » | » | » | » |
| | Borgonato | 14 | 0.60 | 0.30 | » | » | » | » |
| | Provaglio d'Iseo | 15 | 0.80 | 0.40 | » | » | (0.40) | (0.20) |
| | Iseo | 19 | 0.80 | 0.50 | 1 — | 0.60 | (0.40) | (0.25) |

| Da | a | Chilometri | Andata sola | | Andata e ritorno | | Metà prezzo | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| e viceversa | | | 1ª classe | 3ª classe | 1ª classe | 3ª classe | 1ª classe | 3ª classe |
| Castegnato . . . . . . | Paderno Franciacorta . . . . | 4 | 0.20 | 0.10 | » | » | » | » |
| | Passirano . . . . . . . . . | 6 | 0.30 | 0.10 | 0.40 | 0.20 | 0.15 | » |
| | Monterotondo Bresciano . . . | 8 | 0.40 | 0.10 | » | » | (0.20) | » |
| | Borgonato . . . . . . . . | 10 | 0.50 | 0.20 | » | » | (0.25) | (0.10) |
| | Provaglio d'Iseo . . . . . . | 12 | 0.60 | 0.30 | 0.80 | 0.40 | 0.30 | 0.15 |
| | Iseo. . . . . . . . . . . . . | 16 | 0.80 | 0.40 | 1 — | 0.50 | 0.40 | 0.20 |
| Paderno Franciacorta (casa cantoniera) . . . | Passirano . . . . . . . . . | 3 | 0.20 | 0.10 | » | » | » | » |
| | Monterotondo Bresciano . . . | 5 | 0.20 | 0.10 | » | » | » | » |
| | Borgonato . . . . . . . . . | 7 | 0.30 | 0.10 | » | » | » | » |
| | Provaglio d'Iseo . . . . . . | 9 | 0.40 | 0.20 | » | » | (0.20) | (0.10) |
| | Iseo. . . . . . . . . . . . . | 12 | 0.60 | 0.30 | 0.30 | 0.40 | (0.30) | (0.15) |
| Passirano . . . . . . . | Monterotondo Bresciano . . . | 3 | 0.20 | 0.10 | » | » | » | » |
| | Borgonato . . . . . . . . . | 5 | 0.20 | 0.10 | » | » | » | » |
| | Provaglio d'Iseo . . . . . . | 6 | 0.30 | 0.10 | 0.40 | 0.20 | 0.15 | » |
| | Iseo. . . . . . . . . . . . . | 10 | 0.50 | 0.20 | 0.60 | 0.30 | (0.25) | 0.10 |
| Monterotondo Bresciano (casa cantoniera) . . | Borgonato . . . . . . . . . | 3 | 0.20 | 0.10 | » | » | » | » |
| | Provaglio d'Iseo . . . . . . | 4 | 0.20 | 0.10 | » | » | » | » |
| | Iseo. . . . . . . . . . . . . | 8 | 0.40 | 0.10 | » | » | (0.20) | » |
| Borgonato (casa cantoniera) . . . . . . . | Provaglio d'Iseo . . . . . . | 2 | 0.20 | 0.10 | » | » | » | » |
| | Iseo . . . . . . . . . . . . | 6 | 0.30 | 0.10 | » | » | (0.20) | » |
| Provaglio d'Iseo . . . . | Iseo. . . . . . . . . . . . . | 4 | 0.20 | 0.10 | 0.30 | 0.20 | » | » |

*Il Ministro dei lavori pubblici*
E. GIANTURCO.

*Il Ministro del Tesoro*
CARCANO.

*Il rappresentante della Società nazionale di ferrovie e tramvie*
G. OTTONE.

FERDINANDO DEL CARRETTO, *testimone.*
ENRICO BIANCO, *testimone.*

Per copia conforme ad uso interno amministrativo.
*Il segretario*
FRANCESCO POTENZA.

*Il segretario delegato alla stipulazione dei contratti*
avv. ETTORE GIUSTI.

Visto d'ordine di Sua Maestà:

*Il Ministro dei lavori pubblici*
BERTOLINI.

*Il Ministro del Tesoro*
CARCANO.

*Il numero 280 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno, contiene la seguente legge:*

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 576.65, iscritta al capitolo n. 161° *A*: « Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 39 – Amministrazione provinciale – Personale (spese fisse) – dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 e retro », per provvedere al saldo delle eccedenze di impegni verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-1907.

Art. 2.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 312.29, inscritta al capitolo n. 161° *B*: « Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 40 – Amministrazione provinciale – Personale – Indennità di residenza in Roma (spese fisse) – dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-1906 », per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno, per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 3.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 69.22 inscritta al capitolo n. 161° *C*: « Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 48 – *Gazzetta ufficiale* del Regno e foglio degli annunzi nelle Provincie. Spese di stampa e di posta – dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 », per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per lo esercizio finanziario 1906-907.

Art. 4.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 30,613.57, inscritta al capitolo n. 161° *D*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 52 « Spese di spedalità e simili » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 e retro, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 5.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 1912.06, inscritta al capitolo n. 161° *E*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 59 « Cura e mantenimento di ammalati celtici contagiosi negli ospedali », dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 e retro, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegni verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 6.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 9269.09, inscritta al capitolo n. 161° *F*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 60 « Dispensari celtici – Spese e concorsi pel funzionamento, concorsi e sussidi ad enti pubblici ed Istituti di beneficenza, compensi al personale, locali, arredi, medicinali, ecc. », dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 e retro per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegni verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 7.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 350, inscritta al capitolo n. 161° *G*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 61 « Dispensari celtici – Personale straordinario – Indennità di residenza in Roma » (spese fisse) dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio fianziario 1906-907.

Art. 8.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 567.65, inscritta al capitolo n. 161° *H*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 62 « Indennità ai componenti le Commissioni sanitarie, le Commissioni giudicatrici dei concorsi pel personale tecnico centrale e provinciale dipendente dalla Direzione generale della sanità pubblica, il Consiglio superiore di sanità, i Consigli provinciali sanitari e indennità di missioni all'estero pel servizio sanitario » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 e retro, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegni verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 9.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 794.03, inscritta al capitolo n. 161° *I*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 66 « Sussidi per provvedimenti profilattici in casi di endemie o di epidemie – Spese per acquisto e preparazione del materiale profilattico » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 e retro, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 10.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 635.99,

inscritta al capitolo n. 161[6] *K*: Eccedenza d' impegni verificatasi al capitolo n. 72: « Mobili, spese di cancelleria, di illuminazione, di riscaldamento e spese varie per le stazioni sanitarie » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell' interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 11.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 116.15, inscritta al capitolo n. 161[6] *L*: Eccedenza d'impegni vecatasi al capitolo n. 75 « Spesa, assegni e indennità per la visita del bestiame di transito per la frontiera - Spesa per l'alpeggio del bestiame italiano all'estero. Compensi ai veterinari per lavori straordinari nell'interesse della polizia zoojatrica » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 e retro, per provvedere alle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 12.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 389.30, inscritta al capitolo n. 161[6] *M*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 76: « Provvedimenti profilattici contro le epizoozie - Sussidi, esperimenti e ricerche varie » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906, per provvedere al saldo delle eccedenze d' impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell' interno per l' esercizio finanziario 1906-907.

Art. 13.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 27.50, inscritta al capitolo n. 161[6] *N*: « Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 78 - Quota a carico dello Stato pel pagamento delle indennità per abbattimento di animali » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziaro 1905-906, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 14.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 25.89, inscritta al capitolo n. 161[6] *O*: « Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 80 - Spese di assegni per la visita veterinaria nei porti » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 15.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 225.03, inscritta al capitolo n. 161[6] *P*: « Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 84 - Funzionari ed impiegati di pubblica sicurezza - Personale (Spese fisse) » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 16.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 121.37, iscritta al capitolo n. 161[6] *Q*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 85: « Funzionari ed impiegati di pubblica sicurezza - Personale - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) », dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l' esercizio finanziario 1906-907.

Art. 17.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 14,119.50, iscritta al capitolo n. 161[6] *R*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 89: « Spese per trasferte ai funzionari, agli ufficiali, alle guardie di città, ed agli altri agenti di pubblica sicurezza per servizi fuori residenza e per trasferimento alle guardie di citta », dello stato di previsione della spesa per l' esercizio finanziario 1905-906 e retro, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell' interno, per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 18.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 95 iscritta al capitolo n. 161[6] *S*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 85: « Compensi al personale di pubblica sicurezza, alle guardie di città, e ad altri agenti di pubblica sicurezza nonchè agli uscieri ed ai commessi di questura e di sezione, al personale di altre Amministrazioni, ed a privati cittadini per concorso nell'arresto di malfattori e per altri servizi prestati nell'interesse dell'Amministrazione della pubblica sicurezza - Premi per l'arresto di latitanti. e per sequestro d'armi », dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1903-904, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell' interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 19.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 400, inscritta al capitolo n. 161[6] *T*: Eccedenza d' impegni verificatasi al capitolo n. 98 « Compensi ed onorari per l' istruzione e servizio sanitario ed altre spese per le guardie di città », dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906, per provvedere al saldo delle eccedenze d' impegni verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 20

È approvata la maggiore assegnazione di L. 95.95, inscritta al capitolo n. 161⁶ *U*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 101 « Casermaggio ed altre spese variabili per guardie ed allievi-guardie di città » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegni verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 21.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 265.46, inscritta al capitolo n. 161⁶ *V*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 103 « Manutenzione dei locali ed acquisto e manutenzione dei mobili per gli uffici di pubblica sicurezza, per le delegazioni distaccate e per le scuole allievi-guardie di città » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 e retro, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegni verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-1907.

Art. 22.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 581.26, inscritta al capitolo n. 161⁶ *X*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 104 « Abbuonamento, impianto e manutenzione dei telefoni e dei telegrafi ad uso della pubblica sicurezza (Spese fisse) » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 e retro, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-1907.

Art. 23.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 212.50, inscritta al capitolo n. 161⁶ *Y*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 112 « Carceri - Personale di direzione, di amministrazione e tecnico (Spese fisse) » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 e retro, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 24.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 105.07, inscritte al capitolo n. 161⁶ *Z*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 113 « Personale di direzione, di amministrazione e tecnico delle carceri - Indennità di residenza in Roma (Spese fisse) » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 25.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 4.65, inscritta al capitolo n. 161⁶ *A'*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 117 « Spese d'ufficio, di posta ed altre per le direzioni degli stabilimenti carcerari - Gite del personale nell'interesse dell'amministrazione domestica » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 e retro, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 26.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 1,385.40, inscritta al capitolo n. 161⁶ *B'*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 118 « Personale di custodia - Premi d'ingaggio, di rafferma e soprassoldi » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 e retro, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegni veficatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 27.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 24.35, inscritta al capitolo n. 161⁶ *C'*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 119 « Armamento ed indennità cavallo agli agenti carcerari » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 28.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 166.15, inscritta al capitolo n. 161⁶ *D'*: « Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 120 - Spese di viaggio agli agenti carcerari - dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 e retro », per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 29.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 20, inscritta al capitolo n. 161⁶ *E'*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 121 - Compensi, remunerazioni e sussidi al personale carcerario - Compensi al personale di altre amministrazioni per servizi prestati nell'interesse dell'amministrazione carceraria, e dell'amministrazione del fondo dei detenuti depositato alla Cassa depositi e prestiti - dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 », per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 30.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 17,582.61, inscritto al capitolo n. 161[6] *F'*: « Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 123 - Mantenimento dei detenuti e degli inservienti, combustibile e stoviglie - dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 e retro », per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 31.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 8418.09, inscritta al capitolo n. 161[6] *G'*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 124: « Provvista e riparazione di vestiario, di biancheria e libri per le carceri », dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 e retro », per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegni verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno, per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 32.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 1363.30, inscritta al capitolo n. 161[6] *H'*; Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 126: « Mantenimento nei riformatorî privati dei giovani ricoverati per correzione paterna e per oziosità e vagabondaggio », dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-1906 e retro, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno, per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 33.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 2889.85 inscritta al capitolo n. 161[6] *I'*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 127 « Spese per i domiciliati coatti e per gli assegnati a domicilio obbligatorio » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 34.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 36.50 inscritta al capitolo n. 161[6] *L'*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 130 « Servizio delle manifatture carcerarie - Acquisto e manutenzione di macchine, attrezzi e utensili » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 35.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 20.45 inscritta al capitolo n. 161[6] *M'*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 134 « Servizio delle manifatture carcerarie - Carta, stampati, minuti oggetti di facile logorazione, posta, facchinaggio e trasporti - Minute spese per le lavorazioni » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 36

È approvata la maggiore assegnazione di L. 8,415.54 inscritta al capitoto n. 161[6] *N'*: Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 137 « Manutenzione dei fabbricati carcerari » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 e retro, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 37.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 111.06, inscritta al capitolo n. 161[6] *O'*: « Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 138 - Manutenzione dei fabbricati carcerari - Spese per lo studio e la compilazione dei progetti relativi all'impianto di stabilimenti carcerari, indennità per trasferte e per servizi straordinari » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 e retro, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 38.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 24.18, inscrítta al capitolo n. 161[6] *P'*: « Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 139 - Fotografie dei malfattori più pericolosi (art. 448 del regolamento generale degli stabilimenti carcerari, approvato con R. decreto 1° febbraio 1891, n. 260) » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906 e retro, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1906-907.

Art. 39.

È approvata la maggiore assegnazione di L. 123.54, inscritta al capitolo n. 161[6] *Q'*: « Eccedenza d'impegni verificatasi al capitolo n. 148-*bis* - Indennità temporanea agli impiegati residenti a Milano (legge 21 giugno 1906, n. 246) » dello stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1905-906, per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegno verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero dell'interno, per l'esercizio finanziario 1906-907.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei

decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 4 giugno 1908.

VITTORIO EMANUELE.

CARCANO.

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

---

*Il numero 236 della raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

VITTORIO EMANUELE III

**per grazia di Dio e per volontà della Nazione**

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 19 aprile 1868, n. 4349, col quale fu stabilito l'ordine delle precedenze tra le varie cariche e dignità a Corte e nelle funzioni pubbliche;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno;

Udito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Per le precedenze a Corte e nelle pubbliche funzioni, l'avvocato generale militare presso il tribunale supremo di guerra e marina è portato dal n. 3 della categoria VI dell'articolo 1° del succitato R. decreto alla categoria IV del decreto stesso, immediatamente dopo, cioè, al presidente del predetto tribunale supremo.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 24 maggio 1908.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI

Visto, *Il guardasigilli:* ORLANDO.

---

## MINISTERO DI AGRICOLTURA, IND. E COMMERCIO

### Direzione Generale dell'Agricoltura

### Ispettorato zootecnico

*Acquisto di cavalli stalloni.*

Per la rimonta dei Depositi governativi di cavalli stalloni il Ministero acquisterà, nel corrente anno, cavalli interi, meticci o bimetticci, od orientali, dell'età non minore di 3 anni, cioè nati nel 1905 o negli anni precedenti, alle seguenti condizioni:

1. Le offerte di vendita, su carta bollata da L. 1.20, dovranno pervenire al Ministero (Ispettorato zootecnico) entro il giorno 31 luglio 1908, accompagnate dai certificati di nascita dei cavalli.

Gli offerenti dovranno indicare esattamente il loro domicilio ed eventualmente delegare un rappresentante per ricevere le comunicazioni dell'Amministrazione.

Potranno essere visitati anche i cavalli non offerti direttamente al Ministero. L'offerta, in carta da bollo (L. 1.20), accompagnata dal certificato di nascita, sarà, in tal caso, presentata agli incaricati della visita.

Quando si tratti di riproduttori, altra volta respinti, la domanda per la visita dovrà esser fatta direttamente al Ministero entro il termine stabilito. Le domande che fossero presentate alla Commissione potranno considerarsi dal Ministero come non presentate.

2. A giudizio delle Commissioni incaricate dell'acquisto, gli stalloni potranno essere provati alla sella od al tiro.

3 I cavalli di mantello grigio non saranno acquistati se non quando trattisi di riproduttori di tal pregio da dover fare per essi una eccezione.

4. Per gli stalloni ritenuti idonei, le Commissioni concorderanno con gli offerenti il prezzo d'acquisto.

Gli acquisti saranno deliberati dal Ministero dopo che avrà preso cognizione dei risultati di tutte le visite.

5. L'acquisto sarà effettuato per mezzo di contratto a trattativa privata, secondo le norme dell'art. 72 del regolamento di contabilità generale dello Stato e dell'art. 86 del testo unico per le tasse di registro e bollo approvato col R. decreto 20 maggio 1897, n. 217

6. I cavalli stalloni, per i quali sarà pattuito l'acquisto, dovranno essere consegnati, nel giorno stabilito dal Ministero, al Deposito più vicino alla residenza dei venditori. Nel caso che l'Amministrazione disponga che la consegna debba farsi in altro Deposito, sarà obbligo del venditore di ottemperarvi e gli sarà corrisposta la differenza della maggiore spesa di trasporto incontrata. Gli stalloni rimarranno in osservazione, per 30 giorni, dalla data della consegna al Deposito, per accertare se siano immuni dai vizi, difetti o mali redibitori seguenti: vizi d'animo (il mordere, il calcitrare e l'adombrarsi), mania periodica (rustichezza o restio), capostorno cronico essenziale, epilessia, vertigine essenziale, oftalmia interna periodica (o flussione lunatica agli occhi), coliche ricorrenti, ticchio senza logoramento dei denti, zoppicature croniche intermittenti.

Le Commissioni incaricate dell'acquisto potranno pretendere, caso per caso, dai venditori, ogni altra maggiore o speciale garanzia.

7. Il pagamento del prezzo sarà disposto dopo trascorso il termine dei 30 giorni anzidetti.

Nel caso che in qualche stallone acquistato, si manifesti, entro i 30 giorni del periodo di osservazione, alcuno dei difetti, vizi o mali suindicati, ne sarà dato immediato avviso al venditore, il quale sarà obbligato di ritirare subito lo stallone dal deposito, anche se l'invito dell'Amministrazione pervenga al venditore dopo il trentesimo giorno dell'osservazione.

S'intende che, dal giorno di tale comunicazione al proprietario dello stallone, l'azione redibitoria sarà esercitata senza riguardo al periodo di osservazione anzidetto.

Roma, 25 maggio 1908.

*Il ministro*
F. COCCO-ORTU.

---

*Acquisto di cavalli stalloni di puro sangue inglese da incrocio.*

Per i depositi governativi di cavalli stalloni occorre di acquistare nel corrente anno alcuni riproduttori di puro sangue inglese da incrocio.

1. Le visite saranno effettuate:

a Milano (ippodromo di San Siro) nei giorni 29 giugno e 2 novembre, alle ore 9;

a Pisa (R. deposito di stalloni) nei giorni 26 giugno e 9 novembre, alle ore 9;

a Santa Maria Capua Vetere (R. deposito di stalloni), nei giorni 5 novembre, alle ore 9.

2. L'offerta di vendita, in carta da bollo (L. 1.20), dovrà essere inviata al Ministero di agricoltura, industria e commercio (Direzione generale dell'agricoltura - Ispettorato zootecnico) entro il 15 giugno, per le visite stabilite nel giugno, ed entro il 15 ottobre, per quelle stabilite in novembre.

Ogni offerta dovrà contenere l'indicazione esatta del domicilio dell'offerente o dell'eventuale incaricato.

Nelle dette località e nei giorni ed ore di cui sopra potranno essere presentati alla visita anche i cavalli non offerti direttamente al Ministero. Per questi l'offerta, in carta da bollo (L. 1.20), sarà consegnata al presidente della Commissione incaricata della visita.

Ove trattisi, però, di stalloni già rifiutati, le offerte dovranno essere presentate esclusivamente al Ministero.

Quelle che fossero presentate alla Commissione potranno considerarsi dal Ministero come non effettuate.

3. Per gli stalloni ritenuti idonei la Commissione concorderà con gli offerenti i prezzi di acquisto, il quale sarà subordinato alle decisioni del Ministero.

4. L'acquisto sarà effettuato per mezzo di contratto a trattativa privata, secondo le norme dell'articolo 72 del regolamento di contabilità generale dello Stato e dell'articolo 86 del testo unico per le tasse di registro e bollo approvato con R. decreto 20 maggio 1897, n. 217.

5. I cavalli stalloni, per i quali sarà pattuito l'acquisto, dovranno essere consegnati, nel giorno stabilito dal Ministero, al deposito che sarà indicato.

6. Gli stalloni rimarranno in osservazione per 30 giorni, dalla data della consegna al deposito, per accertare se sieno immuni da vizi, difetti o mali redibitori seguenti: vizi d'animo (il mordere, il calcitrare e l'adombrarsi), mania periodica (rustichezza o restìo), capostorno cronico essenziale, epilessia, vertigine essenziale, oftalmia interna periodica (o flussione lunatica agli occhi), coliche ricorrenti, ticchio senza logoramento dei denti, zoppicature croniche intermittenti.

Gli incaricati dell'acquisto potranno pretendere, caso per caso, dai venditori, ogni altra maggiore o speciale garanzia.

7. Il pagamento del prezzo di acquisto sarà disposto soltanto dopo trascorso il periodo di osservazione dei 30 giorni.

Nel caso che, in qualche stallone acquistato, si manifesti, entro i 30 giorni del periodo di osservazione, alcuno dei difetti, vizi o mali suindicati, ne sarà dato immediato avviso al venditore, il quale sarà obbligato a ritirare subito lo stallone dal deposito, anche se l'invito dell'Amministrazione pervenga al venditore dopo il trentesimo giorno dell'osservazione.

S'intende che, dal giorno di tale comunicazione al proprietario dello stallone, l'azione redibitoria sarà esercitata senza riguardo al periodo di osservazione anzidetta.

Roma, 25 maggio 1908.

*Il ministro*
F. COCCO-ORTU.

## MINISTERO DEL TESORO

### Direzione Generale del Debito Pubblico

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (1ª *pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del consolidato 3.75 0/0 cioè n. 414,784 d'iscrizione sui registri della Direzione generale (corrispondente al n. 1,311,848 dell'ex-consolidato 5 0/0) per L. 75-70, al nome di Bertasi *Leopoldo* fu Gabriele, minore, sotto la tutela di Rondinelli Narciso di Francesco, domiciliato in Guidizzolo (Mantova), fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Bertasi *Virgilio-Leopolo* fu Gabriele, minore, ecc., vero proprietario della rendita stessa.

A termini dell'art. 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 6 giugno 1908.

*Il direttore generale*
MORTARA.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (2ª *pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del consolidato 3 75 0/0, cioè: n. 279,444 d'iscrizione sui registri della Direzione generale (corrispondente al n. 1,109,865 del già consolidato 5 0/0) per L 7.50 al nome di *Petrillo* Rosa fu Francesco, minore, sotto la patria potestà della madre Angelamaria De Angelis, domiciliata a Succivo (Caserta), fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a *Di Petrillo* Rosa, ecc. (come sopra), vera proprietaria della rendita stessa.

A' termini dell'articolo 72 del regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 6 giugno 1908

*Per il direttore generale*
GARBAZZI

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (2ª *pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del consolidato 3.75 e 3.50 0/0, cioè: n. 535,446 d' inscrizione sui registri della Direzione generale, per L. 37.50-35 al nome di Solari *Maria* di Antonio, moglie di Solari Francesco, domiciliato a San Ruffino di Levi (Genova), fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Solari *Rosa* di Antonio, moglie di Solari Francesco, ecc., come sopra, vera proprietaria della rendita stessa.

A' termini dell'articolo 72 del regolamento sul Debito pubblico si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 6 giugno 1908.

*Per il direttore generale*
GARBAZZI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (3ª *pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del consolidato 5 0/0 cioè: n. 1,391,733 d'inscrizione sui registri della Direzione generale per L. 300 al nome di Vaiano *Felicia* fu Giovanni, nubile domiciliata a Roccarainola (Caserta), vincolata ai termini e per gli effetti del R. decreto 31 maggio 1903, n. 263, pel matrimonio della titolare con Castoria Giuseppe di Pasquale, maresciallo nell'8° reggimento fanteria, fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all' amministrazione del Debito pubblico mentrechè doveva invece intestarsi a Vaiano *Maria-Felicia* fu Giovanni ecc. come sopra, vera proprietaria della rendita stessa.

A' termini dell'articolo 72 del regolamento sul Debito pubblico si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione generale, si procederà alla rettifica di detta inscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 6 giugno 1908.

*Il direttore generale*
MORTARA.

AVVISO PER SMARRIMENTO DI RICEVUTA (2ª *pubblicazione*).

La signora Iacazio-Manot Elena fu Antonio moglie di Cucco Luigi, ha denunziato lo smarrimento della ricevuta n. 4536 ordinale, statale rilasciata dalla succursale della Banca d'Italia di Novara, in data settembre 1907, in seguito alla presentazione di un certificato della rendita di L. 10, consolidato 5 0/0, con decorrenza dal 1° gennaio 1907, per conversione.

Ai termini dell'art. 334 del vigente regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione del presente avviso senza che siano intervenute opposizioni, sarà consegnato alla signora Iacazio-Manot Elena fu Antonio, moglie di Cucco Luigi, il nuovo titolo proveniente dall'eseguita operazione, senza obbligo di restituzione della predetta ricevuta, la quale rimarrà di nessun valore.

Roma, il 6 giugno 1908.

*Per il direttore generale*
GARBAZZI.

---

AVVISO PER SMARRIMENTO DI RICEVUTA (3ª *pubblicazione*).

Il signor Romanello Angelo fu Sante, quale fabbriciere della parrocchia di Chirignago ha denunziato lo smarrimento della ricevuta n. 42 ordinale, n. 626 di protocollo e n. 4176 di posizione, stata rilasciata dalla Intendenza di finanza di Venezia, in data 24 luglio 1907, in seguito alla presentazione di un certificato n. 189,690 della rendita complessiva di L. 187.50, consolidato 3.75 0[0, con decorrenza dal 1° luglio 1907.

A' termini dell'articolo 334 del vigente regolamento sul Debito pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla data della prima pubblicazione del presente avviso senza che siano intervenute opposizioni, saranno consegnati al signor Romanello Angelo fu Sante, quale fabbriciere della parrocchia di Chirignago (Venezia) i nuovi titoli provenienti dall'eseguita operazione, senza obbligo di restituzione della predetta ricevuta, la quale rimarrà di nessun valore.

Roma, il 6 giugno 1908

*Il direttore generale*
MORTARA.

---

**Direzione generale del tesoro** (*Divisione portafoglio*)

Il prezzo medio del cambio pei certificati di pagamento dei dazi doganali d'importazione è fissato per oggi, 8 giugno, in lire 100.00.

*AVVERTENZA.*

***La media del cambio odierno essendo di L. 99.96 e quindi non superiore alla pari, pel rilascio dei certificati dei dazi doganali del giorno 8 giugno occorre il versamento in valuta in ragione di L. 100 per 100.***

Il prezzo del cambio che applicheranno le dogane nella settimana dal giorno 8 al giorno 14 giugno 1908, per daziati non superiori a lire 100, pagabili in biglietti è fissato in lire 100.00.

---

## MINISTERO D'AGRICOLTURA, IND. E COMMERCIO

**Ispettorato generale dell'industria e del commercio**

Media dei corsi dei consolidati negoziati a contanti nelle varie Borse del Regno, determinata d'accordo fra il Ministero d'agricoltura, industria e commercio e il Ministero del tesoro (*Divisione portafoglio*).

*6 giugno 1908*

| CONSOLIDATI | Con godimento in corso | Senza cedola | Al netto degl' interessi maturati a tutt'oggi |
|---|---|---|---|
| 3 3/4 % *netto*. | 104 60 70 | 102 73 70 | 102 98 43 |
| 3 1/2 % *netto*. | 103 64 37 | 101.89 37 | 102 11 88 |
| 3 % *lordo*.... | 69 58'61 | 68 38 61 | 69.14 66 |

# CONCORSI

## MINISTERO DELLA ISTRUZIONE PUBBLICA

**Direzione generale delle Antichità e Belle arti**

*CONCORSO al posto di professore di fagotto e congeneri nel R. Conservatorio di musica di Palermo.*

È aperto il concorso per titoli e per esami al posto di professore di fagotto e congeneri nel R. Conservatorio di musica di Palermo con l'annuo stipendio di L. 1300.

La Commissione giudicatrice del concorso sarà nominata dal Ministero dell'istruzione pubblica, e sottoporrà i candidati alle seguenti prove:

1° esecuzione di un pezzo concerto a scelta del candidato;

2° esecuzione di uno studio di perfezionamento estratto a sorte fra sei preparati dal candidato;

3° eseguire la parte di fagotto d'un pezzo d'insieme scelto dalla Commissione esaminatrice 24 ore avanti l'esame;

4° interpretazione di un pezzo di media difficoltà, assegnato dalla Commissione, previo studio di 3 ore a porte chiuse;

5° lettura a prima vista e trasporto;

6° interrogazioni sul metodo d'insegnamento, sulla storia tecnica e costruzione del fagotto. Dimostrare la conoscenza teorica e pratica degli strumenti congeneri e dar prova di conoscere le opere dei migliori compositori e autori didattici.

La Commissione comunicherà in tempo utile ai concorrenti l'indicazione del luogo e della data dell'esame; coloro che non si presenteranno nel giorno e nell'ora stabiliti, saranno considerati rinunzianti al concorso.

La nomina del candidato prescelto non sarà definitiva se non dopo almeno due anni di reggenza, i quali però, nel caso della conferma, saranno computati come anni di servizio utile per la pensione.

Le domande di ammissione al concorso in carta bollata di una lira, dovranno essere presentate al Ministero della pubblica istruzione (Direzione generale per le antichità o belle arti) non più tardi del giorno 31 luglio 1908, e dovranno essere corredate dei seguenti documenti, debitamente legalizzati:

Fede di nascita;

Certificato di buona condotta;

Certificato negativo di penalità;

Certificato di sana costituzione fisica; questi tre ultimi di data non anteriore a tre mesi da quella del presente avviso.

I concorrenti dovranno pure indicare nella domanda il loro domicilio, e rimettere al Ministero un elenco dei documenti e dei titoli presentati al concorso.

Roma, 29 maggio 1908.

*Il ministro*
RAVA.

*CONCORSO a posti di studio nel collegio « Regina Margherita » in Anagni per orfane di insegnanti elementari.*

È aperto il concorso:

1° ai posti di studio gratuiti che risulteranno vacanti alla fine del corrente anno scolastico;

2° ad un posto istituito con R. decreto 27 giugno 1897, n. 415, con i fondi della soppressa Cassa ecclesiastica a favore della Provincia di Benevento.

Le domande di ammissione al concorso, scritte su carta da bollo da una lira, salvo il disposto dell'ultimo alinea del presente avviso, dovranno essere presentate al Ministero della pubblica istruzione non più tardi del 31 luglio e dovranno essere corredate dei seguenti documenti:

1° atto di nascita rilasciato dall'ufficio dello stato civile, da cui risulti che al 30 settembre p. v., l'orfana non ha meno di sei anni compiuti nè più di dodici;

2° stato di famiglia;

3° certificato della Giunta comunale di data posteriore al presente avviso.

a) sulla professione del genitore superstite, o se la fanciulla sia orfana di entrambi i genitori, dell'avo paterno o materno, qualora esistano;

b) sul numero e sulla professione delle persone che compongono la famiglia;

c) sullo stato patrimoniale delle persone che a termini dell'art. 142 del Codice civile sono obbligate agli alimenti, cioè del padre, della madre, degli avi paterni o materni, dei fratelli e delle sorelle.

Il certificato della Giunta comunale deve essere accompagnato da una dichiarazione dell'agente delle imposte, dalla quale risulti se alcuna delle persone sopraindicate sia iscritta e per quali redditi, sui ruoli delle imposte mobiliari o fondiarie, e se percepisca stipendio e in che misura, e, in caso affermativo, quale sia il suo stato di famiglia;

4° certificato di vaccinazione;

5° certificato medico, da cui risulti che l'orfana è sana di mente, di buona costituzione fisica ed esente da imperfezioni organiche;

6° stato di servizio dei genitori insegnanti;

7° attestato in forma legale degli studi fatti.

Per il conferimento dei posti suddetti, a parità di condizioni economiche, avranno la preferenza:

1° le orfane di padre e di madre ambedue maestri elementari;

2° le orfane di madre e di padre, dei quali uno sia stato insegnante elementare;

3° le orfane di madre maestra elementare;

4° le orfane di padre maestro elementare;

5° le orfane di uno dei genitori, sia pure non insegnante, purchè l'altro eserciti l'insegnamento:

6° le figlie di insegnanti divenuti inabili o inabilitati.

Le famiglie delle fanciulle prescelte al godimento dei posti di concessione governativa dovranno obbligarsi verso il Collegio prestando valida e legale garanzia a provvedere il corredo prescritto dal regolamento, parte del quale corredo è fornita dal Collegio verso il corrispettivo di L. 60 da depositare all'atto dell'ammissione dell'alunna nell'Istituto.

Non saranno prese in considerazione se non le domande corredate da tutti i documenti sopraindicati.

Nel caso d'indigenza, attestata dal sindaco, la domanda di ammissione al concorso e i certificati richiesti potranno essere presentati in carta libera.

Roma, 2 giugno 1908.

*Per il ministro*
CIUFFELLI.

*CONCORSO a posti di studio nel collegio-convitto « Principe di Napoli » in Assisi.*

È aperto il concorso:

1° ai posti di studio di categoria generale che risulteranno vacanti alla fine del corrente anno scolastico;

2° a due posti istituiti da S. M. il Re;

3° ai seguenti posti istituiti col R. decreto 27 giugno 1897 con i fondi della soppressa Cassa ecclesiastica:

un posto a favore della provincia di Chieti,
id. id. id. Bari,
id. id. id. Teramo.

Le domande di ammissione al concorso, scritte su carta bollata da una lira (salvo il disposto dell'ultimo alinea del presente avviso), dovranno essere presentate al Ministero della pubblica istruzione, non più tardi del 31 luglio p. v. e dovranno essere corredate dei seguenti documenti:

1° atto di nascita rilasciato dall'ufficio di stato civile, da cui risulti che al 30 settembre p. v. il fanciullo non ha meno di sei anni compiuti nè più di dodici;

2° stato di famiglia;

3° certificato della Giunta comunale di data posteriore al presente avviso:

a) sulla professione del genitore superstite, o, se il fanciullo sia orfano di entrambi i genitori, dell'avo paterno o materno, qualora esistano;

b) sul numero e sulla professione delle persone che compongono la famiglia;

c) sullo stato patrimoniale delle persone che a termini dell'art. 142 del Codice civile sono obbligate agli alimenti, vale a dire del padre, della madre, degli avi paterni o materni, dei fratelli o sorelle.

Il certificato della Giunta comunale deve essere accompagnato da una dichiarazione dell'agente delle imposte, dalla quale risulti se alcuna delle persone sopraindicate sia iscritta, e per quali redditi, sui ruoli delle imposte mobiliari o fondiarie, o se percepisca stipendio e in che misura, e in caso affermativo, quale sia il suo stato di famiglia.

4° certificato di vaccinazione;

5° certificato medico da cui risulti che il fanciullo è sano di mente, di buona costituzione fisica ed esente da imperfezioni organiche;

6° stato di servizio dei genitori insegnanti;

7° attestato, in forma legale, degli studi fatti da cui risulti che il fanciullo è istruito in ragione dell'età. Perchè un giovane si trovi quanto all'istruzione in relazione col disposto dell'art. 7, lettera e) del regolamento dell'Istituto, il quale prescrive che il concorrente « sia istruito in proporzione dell'età, e non possa rimanere in convitto oltre l'anno scolastico durante il quale compie il 19° anno » dovrà essere fornito:

a 11 anni compiuti, o che si compiono prima del 1° ottobre, del titolo legale d'ammissione alle scuole secondarie;

a 10 anni compiuti, del certificato di compimento del corso elementare inferiore o di promozione alla 4ª classe;

a 9 anni compiuti, del certificato di promozione alla 3ª classe;

a 8 anni compiuti, del certificato di promozione alla 2ª classe.

Non occorre alcun titolo di studio pei concorrenti di 7 anni.

I detti certificati debbono essere presentati nelle forme prescritte.

Il grado di istruzione indicato per ciascun anno di età è il minimo che si possa esigere e, a parità di condizioni, saranno preferiti coloro che hanno rispettivamente una istruzione superiore.

Per il conferimento dei posti suddetti, a parità di condizioni economiche, avranno la preferenza:

1° gli orfani di padre e di madre ambedue maestri elementari;

2° gli orfani di padre e di madre dei quali uno sia stato insegnante elementare;

3° gli orfani di uno dei genitori, sia pure non insegnante, purchè l'altro eserciti o abbia esercitato l'ufficio di insegnante elementare;

4° i figli di insegnanti inabili per età o per salute, o interdetti per qualunque ragione o per altre condizioni di famiglia meritano speciali riguardi.

Salve le condizioni generali sopra esposte, i posti istituiti col R. decreto 27 giugno 1897 saranno conferiti unicamente ai nativi delle Provincie in cui favore i posti stessi furono istituiti.

Le famiglie dei prescelti al godimento dei posti di concessione governativa, dovranno obbligarsi presso il collegio a provvedere il corredo prescritto dal regolamento.

Non saranno prese in considerazione se non le domande corredate di tutti i documenti sopraindicati.

Nel caso d'indigenza, attestata dal sindaco, la domanda di ammissione al concorso e i certificati richiesti potranno essere presentati in carta libera.

Roma, 2 giugno 1908.

*Per il ministro*
CIUFFELLI.

## IL MINISTRO

Veduto il regolamento generale universitario approvato col R. decreto 21 agosto 1905, n. 638;

**Decreta:**

È aperto il concorso per professore ordinario alla cattedra di elettrotecnica nella R. Università di Palermo.

I concorrenti dovranno far pervenire a questo Ministero la loro domanda in carta bollata da L. 1.20 non più tardi del 10 ottobre 1908 e vi dovranno unire:

*a*) un'esposizione, in carta libera e in cinque copie, della loro operosità scientifica ed eventualmente didattica;

*b*) un elenco, in carta libera e in sei copie, dei titoli e delle pubblicazioni che presentano;

*c*) i loro titoli e le loro pubblicazioni, queste ultime, possibilmente, in cinque copie.

Sono ammessi soltanto lavori pubblicati, e, fra questi, dev'esservi almeno una memoria originale concernente la disciplina che è oggetto della cattedra messa a concorso.

Potranno altresì essere presentate raccolte di tavole, modelli, disegni e lavori grafici in genere.

I concorrenti che non appartengono all'insegnamento o all'amministrazione governativa, devono inoltre presentare il certificato penale di data non anteriore di un mese a quella del presente avviso.

Non sarà tenuto conto delle domande che perverranno dopo il giorno stabilito, anche se presentate in tempo utile alle autorità scolastiche locali od agli uffici postali o ferroviari, e non saranno neppure accettate, dopo il giorno stesso, nuove pubblicazioni o parti di esse e qualsiasi altro documento.

Roma, 5 giugno 1908.

*Il ministro*
RAVA.

1

## R. CONSERVATORIO DI SANTA CHIARA
### in San Gimignano

*Concorso per titoli ad un posto di istitutrice insegnante di scienze e matematiche nel R. conservatorio di Santa Chiara in San Gimignano.*

È aperto il concorso per titoli ad un posto di insegnante di scienze e matematiche nel corso complementare e perfettivo con l'obbligo dell'insegnamento della lingua francese e con quello dell'ufficio di istitutrice, secondo il regolamento interno dell'Istituto.

Lo stipendio è di L. 900, delle quali 400 dovranno essere rilasciate all'amministrazione dell'Istituto in corrispettivo del vitto, dell'alloggio e degli altri utili della vita interna.

È pagabile a rate mensili posticipate dal giorno dell'inizio dell'insegnamento per parte della concorrente prescelta.

Le domande, in carta da bollo da L. 0.60, dovranno essere indirizzate al presidente dell'Istituto non più tardi del 31 luglio 1908 e dovranno essere corredate dai seguenti documenti:

1° fede di nascita;

2° certificato penale di data non anteriore a tre mesi;

3° certificato di moralità rilasciato dal sindaco del Comune, o dei Comuni in cui la concorrente dimorò negli ultimi cinque anni;

4° attestato medico di sana costituzione fisica debitamente legalizzato;

5° titoli che abilitano all'insegnamento delle materie sopra indicate.

A questi documenti le concorrenti potranno aggiungere tutti quegli altri titoli che crederanno opportuno di presentare nel proprio interesse.

La prescelta dovrà assumere l'ufficio col 1° novembre 1908 e non potrà rilasciarlo che ad anno scolastico compiuto e previa rinunzia da emettersi tre mesi prima, a menochè non sia per chiamata del Ministero.

La concorrente s'intende senz'altro decaduta dal posto conferitole se col giorno suddetto non ha raggiunto la sede dell'Istituto.

La nomina non diverrà definitiva se non dopo un biennio di lodevole esperimento. Durante questo periodo la prescelta potrà essere licenziata per accertata insufficienza, per censurabile condotta ed anche per debole costituzione fisica.

San Gimignano, li 20 maggio 1908.

*Il presidente*
Cav. uff. march. GUIDO INCONTRI.

# Parte non Ufficiale

## PARLAMENTO NAZIONALE

## CAMERA DEI DEPUTATI

RESOCONTO SOMMARIO — Sabato, 6 giugno 1908

*Presidenza del vice presidente* GORIO.

La seduta è aperta alle ore 14.5.

ROVASENDA, segretario, legge il processo verbale della seduta di ieri.

DE FELICE-GIUFFRIDA, a proposito di quanto ebbe a dire l'onorevole Morelli-Gualtierotti circa il medico condotto di Sambuca Pistoiese, non avendo ieri potuto trovarsi presente, afferma che l'onorevole Morelli-Gualtierotti non è esattamente informato dei fatti.

Ha presentato un'altra interrogazione intorno a questo argomento; e in quella occasione leggerà documenti gravi e decisivi.

(Il processo verbale è approvato).

*Interrogazioni.*

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia, risponde all'on. Fiamberti circa la necessità di provvedere i locali indispensabili al tribunale di Genova.

Ammette l'insufficienza dei locali. Dichiara che, sembrando conveniente di conservare la sede del tribunale nel palazzo Ducale, occorrerà trovar modo che altri uffici ivi residenti trovino altra sede.

In questo senso sono in corso trattative. E per giungere più sollecitamente ad una pratica conclusione, sarà indetto un convegno fra tutti i rappresentanti delle Amministrazioni interessate.

FIAMBERTI segnala i gravissimi inconvenienti, che derivano dalla insufficienza dei locali destinati al tribunale.

In nome del decoro dell'Amministrazione della giustizia invoca solleciti provvedimenti.

BERTETTI, sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi, risponde all'on. Ciacci, che chiede per le Congregazioni di carità franchigie e riduzioni postali uguali a quelle dei Comuni.

Dichiara che ai termini delle leggi vigenti, non è possibile concedere tale franchigia.

CIACCI, afferma l'opportunità di una legge per la concessione di franchigie, o almeno di riduzioni postali alle Congregazioni di carità, che avrebbero così un parziale compenso ai danni risentiti per effetto della conversione della rendita.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, risponde all'on. Malcangi circa il definitivo assetto della stazione di Trani.

Dichiara che, oltre ai lavori di massima urgenza già compiuti, una Commissione apposita deciderà quali altri lavori, anche urgenti, debbano farsi.

Quanto alla sistemazione definitiva, sarà affettuata più tardi secondo il piano prestabilito dei lavori da eseguirsi nelle varie stazioni della rete di Stato.

MALCANGI segnala l'urgenza assoluta della sistemazione di quella stazione; urgenza riconosciuta dalla stessa Amministrazione ferroviaria, la quale l'anno scorso fu sollecita nel disporre opere di carattere provvisorio.

È tempo però di provvedere in via definitiva, se vuolsi corrispondere alle crescenti esigenze del traffico di quella regione.

DARI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, risponde all'on. Malcangi circa la mancanza dei serbatoi nella stazione di Cerignola.

Avverte che il numero di questi serbatoi è assolutamente inadeguato alle moltissime richieste.

Inoltre, per la siccità che travaglia non poche regioni, è assolutamente necessario dare la precedenza a coloro, che domandano tali serbatoi per trasporto di acqua potabile.

MALCANGI segnala il gravissimo danno, che dalla mancanza dei serbatoi proviene ai produttori di vino, i quali non hanno modo di utilizzare il loro prodotto. Teme che la situazione, già grave, peggiori ancora all'epoca della prossima vendemmia.

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia, risponde all'on. Santini circa il negato differimento della causa per oltraggio a carico del generale Ricciotti Garibaldi.

Espone che nello scorso anno il generale Ricciotti Garibaldi, senza chiederne licenza al comandante marittimo della Maddalena, cui è commessa la custodia dell'isola di Caprera, imprese lavori per spostare le tombe di Manlio, di Rosa e Anita Garibaldi, intendendo isolare così la tomba dell'Eroe.

Il comandante incaricò due ufficiali ed alcuni soldati di rimettere le cose in pristino: contro costoro Ricciotti Garibaldi trascese ad espressioni vivaci.

Fu perciò rinviato innanzi al tribunale di Tempio per rispondere di oltraggio, ed innanzi al pretore della Maddalena per aver impreso lo spostamento delle due tombe senza la debita autorizzazione; ciò anche in seguito a querela della vedova di Giuseppe Garibaldi.

Il primo procedimento ebbe due differimenti, sempre a richiesta del giudicabile. Il terzo differimento, chiesto ugualmente da lui, fu negato dal presidente, il quale in ciò fece uso de' suoi poteri giurisdizionali, che non è dato sindacare nè al Governo nè al Parlamento.

Aggiunge che nessun cittadino, per quanto illustre possa essere il suo nome, e per quanto grandi le sue benemerenze verso la patria, può ritenersi superiore alle patrie leggi ed alla patria magistratura (Bene).

SANTINI lamenta che, mentre in genere i differimenti si concedono con grande facilità, l'autorità giudiziaria non abbia in questa occasione accolto una domanda, per la quale concorrevano giusti motivi, avuto anche riguardo alla persona del giudicabile, che versò il suo sangue per la patria.

Deplora tali rigori, che sono in contrasto con inopportune indulgenze usate verso altre persone, fra cui una che, avendo avuto tramutata una gravissima condanna nella pena del confino, ha in varie occasioni impunemente violato gli obblighi da questa pena imposti.

POZZO, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia, raccogliendo l'allusione dell'on. Santini, dichiara che il Ministero della giustizia non fa distinzione di persone, ed ha richiamato le autorità giudiziarie competenti a vigilare affinchè la legge sia da tutti osservata.

SANARELLI, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio, risponde agli onorevoli Battaglieri e Carlo Ferraris, i quali chiedono se intenda modificare il regolamento del 1905 nella parte relativa al prelevamento dei campioni di vini sospetti di adulterazioni.

Nota che finora non si sono avverati gravi inconvenienti. Qualora questi avvenissero, si potrà esaminare l'opportunità di modificare la procedura per il prelevamento dei campioni.

BATTAGLIERI, segnala alcune disposizioni del regolamento, che ne inceppano gravemente l'esecuzione; e fa voti che tali disposizioni siano sollecitamente modificate.

FACTA, sottosegretario per l'interno, risponde all'on. Staglianò circa l'ammutinamento della popolazione di Staletti contro quell'Amministrazione comunale.

Espone che gravi malumori contro il sindaco ed il segretario comunale esplosero in occasione dell'applicazione della tassa fuocatico, dando luogo ad una clamorosa dimostrazione, a sedare la quale non valsero i pochi carabinieri colà residenti.

È stato inviato un rinforzo di truppa; ed è stato pure mandato un commissario, il quale ha il compito di esaminare la situazione e di proporre i provvedimenti opportuni.

STAGLIANÒ attribuisce le responsabilità dei deplorevoli moti all'Amministrazione comunale, che ha condotto quel Municipio ad un vero sfacelo materiale e morale.

Confida nell'opera risanatrice del Governo.

*Presidenza del vice-presidente* TORRIGIANI.

*Presentazione di una relazione.*

MEZZANOTTE, presenta la relazione sul disegno di legge per provvedimenti relativi alle tombole e alle lotterie.

Si approva senza discussione il seguente disegno di legge:

Erogazione della giornata di stipendio annualmente versata dai maestri elementari alla Cassa depositi e prestiti secondo l'art. 29 della legge 8 luglio 1904, n. 407.

*Presentazione di disegni di legge.*

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno, presenta un disegno di legge per proroga del termine fissato alla Commissione d'inchiesta per l'esercito pel compimento dei suoi lavori e nuova assegnazione di fondi.

Seguito della discussione del disegno di legge: « Concessione e costruzione di ferrovie ».

DANEO, insieme cogli onorevoli Paniè, Albertini, Ferrero Di Cambiano e Astengo, ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera

invita il Governo a comprendere tra gli studi di nuove ferrovie principali, alle quali si riferisce lo stanziamento speciale dell'art. 1°, lettera *g*) della legge, quello di una linea più diretta ed atta al grande traffico tra Torino e Savona;

e passa all'ordine del giorno ».

Lamenta che il disegno di legge risolva in modo assolutamente inadeguato il problema delle comunicazioni più brevi e sollecite di Torino col mare.

Descrive le condizioni non buone della linea attuale insufficiente allo sviluppo sempre crescente del traffico, anche se ridotta a trazione elettrica.

Ricorda i reiterati voti formulati dalla regione piemontese per una nuova linea diretta e di grande potenza.

Dimostra che qualunque altra soluzione intermedia a base di rettifiche o di miglioramenti della linea esistente rimarrebbe destituita di pratico effetto.

Accenna al grave ingombro delle linee dell'Appennino savonese ed alla necessità di sfollare i tratti sovraccarichi di traffico.

Ricorda i progetti tendenti ad aumentare la potenzialità della linea Torino-Savona e lamenta che finora i voti delle popolazioni siano stati delusi.

Nutre fiducia che il Governo darà almeno alle popolazioni interessate buoni affidamenti per l'avvenire.

In ogni modo egli ed i suoi colleghi delle provincie interessate avranno la coscienza di aver fatto il loro dovere (Approvazioni — Congratulazioni).

ABBRUZZESE dà ragione del seguente ordine del giorno:

« La Camera,

« convinta della necessità di collegare direttamente Bari con Napoli, anche per attrarre e facilitare il commercio con la penisola Balcanica, invita il Governo a disporre gli studi per la costruzione di una direttissima Bari-Napoli prelevando i fondi necessari dalle somme stanziate al comma *g* del 1° articolo ».

Accenna alla insufficienza delle linee attuali, ed al traffico anche internazionale ognora crescente.

Dimostra, come, data la spesa non esagerata che essa importerebbe, sia preferibile la costruzione di una linea nuova al riattamento delle linee attuali.

Afferma che tale linea sarebbe di interesse altamente nazionale e sarebbe un pessimo strumento per i nostri commerci con la penisola balcanica.

Segnala il rapido incremento del porto di Bari e di tutta la Provincia.

Accenna anche alla utilità strategica della linea da lui propugnata, e ne dimostra la superiorità in confronto alle altre linee progettate.

Conclude affidando la giustissima causa al senso del Governo che sempre si è dimostrato zelante dei legittimi interessi delle Provincie meridionali, ed al patriottismo del Parlamento. (Approvazioni — Congratulazioni).

*Presidenza del presidente* MARCORA.

WOLLEMBORG dichiara che il suo discorso conterrà lo svolgimento dell'emendamento aggiuntivo all'art. 1, da lui proposto con altri cento e più deputati, per la sollecita costruzione da parte dello Stato dei due tronchi Ostiglia Legnago e Montagnana-Treviso della linea Ostiglia-Treviso. La nuova linea servirà oltre trenta Comuni, venti dei quali oggi privi di qualsiasi comunicazione ferroviaria, tra cui parecchi importanti capiluoghi. Gioverà a più plaghe del Padovano, del Trevigiano, del Vicentino, del Mantovano, dell'Emilia.

Più grande ancora ne è il valore economico Sarà una congiunzione diretta dell'Alto Veneto e dell'Austria occidentale col Po e coll'Emilia, colla Bassa Lombardia e il Piemonte; una nuova comunicazione fra Alto Veneto e Italia centrale e meridionale adriatica, e per Mantova-Cremona anche occidentale; la via più breve fra l'Italia e l'Ungheria o gli Stati Danubiani, quando fosse aperto il valico Cividale Podrena; una importante linea di collegamento incontrando cinque vie di accesso ai confini.

Più alte ancora sono le regioni militari, inquantochè la sistemazione difensiva del confine orientale s'impone perchè quello di ponente è naturalmente più felice e artificialmente meglio munito.

L'oratore dimostra la grande inferiorità della rete ferroviaria italiana, considerandola pel trasporto verso la frontiera nord-est. Fra le due arterie distanti fra loro, anche ad est dell'Adige, una quarantina di chilometri, e separate dalle due isole montane di Berici e degli Euganei, appare evidente la necessità di una linea intermedia.

La Ostiglia-Treviso, congiungerà direttamente il Piave con Bologna, Parma, Casale, Genova.

Sarà tanto più necessaria per la costruzione della direttissima Firenze-Bologna e pel raddoppio di binari sulla Otranto-Bologna.

Dimostra come la Ostiglia-Treviso unisca alla potenza logistica il valore strategico, quale strumento di razionale distribuzione di truppe e materiali sui diversi punti della zona belligerante.

E pel suo tracciato interno è meno esposta a danneggiamenti, a colpi di mano.

Esamina quindi tecnicamente i miglioramenti progettati sulle linee esistenti, che si vogliono dire sufficienti al bisogno. Chiarisce le condizioni osservando le quali, potranno rispondere allo scopo i raddoppi al binario sulla Vicenza-Treviso e sulla Bologna-Monselice. Quanto al terzo binario da Monselice fin presso Padova, ne dimostra il notevole costo e gli inconvenienti.

Combatte l'obiezione che la proposta linea sia per essere poco redditizia o faccia concorrenza a linee esistenti.

Crede che il progetto della Ostiglia-Treviso si possa trovare tra gli studi del corpo di stato maggiore dell'esercito.

Dimostra che il costo non ne eccederà i 14 e al più i 16 milioni.

Venendo alla questione finanziaria, suggerisce diversi mezzi per provvedere, tra i quali si può scegliere senza alterare il piano finanziario del Ministero.

Nota infine che questa costruzione sarà un buon affare anche per l'effetto che avrà come prova che i pubblici poteri intendono ad assicurare alle laboriose popolazioni venete la tranquillità, cui hanno diritto per attendere con efficacia alle feconde opere della pace.

Dimostra con dati comparativi il trattamento meno largo fatto al Veneto in confronto delle altre regioni, con questa legge. Ma i veneti che chiedono questa linea, come tali, la chiedono come italiani.

Poichè l'aumento sensibile di guarnigioni nel Veneto non sarà possibile, tanto più è necessario, insieme al sollecito compimento delle fortificazioni richieste, l'ampliamento della rete ferroviaria veneta, come il miglior rimedio alla nostra debolezza verso il confine orientale.

Conchiude perciò invocando la pronta costruzione della Ostia-Treviso come la più necessaria e la meno costosa, ed esprime la speranza che, per la sua bontà, tale proposta, sia accolta dal Parlamento, dichiarando di avere, in ogni modo compiuto il proprio dovere (Vive approvazioni — Congratulazioni).

MAJORANA GIUSEPPE presenta e svolge un ordine del giorno per chiedere che si affretti la costruzione delle ferrovie complementari della Sicilia.

Ricorda le varie leggi che, dal 1879 in poi, stabilirono la costruzione delle ferrovie complementari siciliane, osservando che tutte quelle leggi ammettevano la costruzione di altre linee ferroviarie, che l'oratore accenna dettagliatamente.

Afferma perciò l'obbligo della costruzione diretta per parte dello Stato delle ferrovie complementari della Sicilia in caso di mancata concessione all'industria privata; e dimostra la necessità di costruire le ferrovie Paternò-Nicosia, Giardini-Leonforte, e di provvedere ai più rapidi mezzi di comunicazione per la regione circumetnea.

Nota che alla costruzione di tutte le complementari, e delle altre linee indicate, bisogna provvedere sollecitamente riparando almeno in parte alla trascuranza che si deve lamentare per il passato, e della quale si avrebbe torto di imputare la responsabilità alle deficienti iniziative locali.

Conclude confidando che il Governo non vorrà permettere che siano più oltre dimenticati i diritti e gli interessi della Sicilia (Approvazioni — Congratulazioni).

DE NAVA intende esporre alla Camera alcune considerazioni d'indole generale sul disegno di legge, sul programma di nuove costruzioni e sulle conseguenze finanziarie che esso importa, nonchè sui doveri che ci incombono per una sana politica ferroviaria.

Accennando alla politica ferroviaria che fu seguita dal 1890 al 1899, osserva come essa deluse certo molte aspettative e molte speranze; ma è doveroso ricordare che a quella coraggiosa politica, che sospese l'accensione di nuovi e grossi debiti di Stato, si deve principalmente il raggiunto pareggio, l'elevazione del credito pubblico, la conversione della rendita; ma aggiunge che, migliorate le condizioni della pubblica finanza, non era possibile continuare a mancare alle promesse fatte, onde si fecero molteplici leggi, il cui difetto fu sempre quello di non adeguare i mezzi al fine.

Ricorda che le ferrovie complementari assunte in costruzione diretta dallo Stato ammontavano, comprese le sicule, a 985 chilometri, con una spesa che non si può calcolare minore di 400 milioni; che le ferrovie della Basilicata costituiscono una rete di 460 chilometri con una spesa di circa 100 milioni; che infine le ferrovie, già concesse mediante sussidio chilometrico, o in corso di concessione, ammontano a 365 chilometri, pure con una spesa di circa 100 milioni.

A queste ferrovie occorre aggiungere: le strade ferrate secondarie calabresi con un percorso di 355 chilometri e con una spesa non inferiore certo a 50 milioni; altre ferrovie proposte pel riscatto; le nuove ferrovie proposte dal Governo: onde si arriva a 2500 chilometri con una spesa di 1100 milioni.

Non discute sulla necessità ed utilità delle nuove ferrovie; ma reputa necessario chiarire che, tenuto conto delle condizioni generali del bilancio, non è possibile ricavare i fondi dalle risorse ordinarie del bilancio; onde converrà certamente ricorrere al debito, come ne domanda la facoltà il Governo con l'art. 20 del disegno di legge: il che è in Italia più pericoloso che altrove, perchè in Italia i proventi delle ferrovie non bastano a pagare gli interessi del debito.

Rileva altresì che non occorre diminuire il coefficiente di spesa di esercizio sulle linee attuali; coefficiente che arriva all'ottantatre per cento.

Perciò una politica di costruzioni, per non essere rovinosa, deve essere accompagnata da una forte e severa politica di esercizio, mediante la quale, attivando il traffico, migliorando gl'impianti delle linee esistenti, riducendo con ogni mezzo le spese ordinarie si trovino nei proventi più larghi margini per il pagamento degli interessi, poichè da ciò dipende la fortuna dell'esercizio di Stato, la possibilità di nuove costruzioni, la sicurezza del pareggio del bilancio.

Osserva poi che i corpi tecnici dello Stato attraversano una crisi, per la concorrenza delle industrie private: onde approva che le costruzioni sieno dirette dalle amministrazioni delle ferrovie; ma occorre organizzare e vivificare l'ufficio costruzioni; evitare una dispersione di forze dando mano contemporaneamente a troppe opere; e intensificare il lavoro sopra alcune linee per averne più presto il vantaggio, e sulle quali si potrebbe utilizzare tutto il personale buono ed idoneo.

Passa in seguito ad esaminare il nuovo metodo di concessione delle linee per la sola costruzione, osservando che tale forma contraddice alla natura della concessione, la quale deve appunto consistere nell'esercizio. I precedenti piemontesi in proposito sono pochi, male a proposito invocati, e del resto furono adottati in momenti di crisi finanziaria.

La concessione di sola costruzione è in sostanza un appalto con pagamento a termine. Una operazione finanziaria di tal natura non può essere utile allo Stato, cui il danaro costa meno caro che agli impresari privati.

Non combatte in alcun modo la costruzione delle ferrovie, cui si vuole applicare siffatto metodo, tanto più che alcune di esse rispondono all'altissimo fine della difesa del paese, ma trova pericoloso introdurre questo nuovo metodo che potrebbe avere applicazioni pregiudizievoli.

Conclude ripetendo che il compito vero del Governo e del Parlamento deve essere quello di curare che l'esercizio delle ferrovie sia meno oneroso, perchè solamente così il bilancio dello Stato potrà secondare lo sviluppo del paese, e provvedere non solo alle costruzioni ora proposte, ma alle altre insistentemente richieste e di cui alcune hanno certo notevole importanza.

Il risultato di ricavare dalle ferrovie un profitto più largo e sufficiente al pagamento almeno parziale degli interessi del capitale, molti altri paesi lo hanno da lungo tempo raggiunto, e non c'è ragione che anche l'Italia non possa conseguirlo con grandi sforzi. Basta soltanto fortemente volerlo. (Vivissime approvazioni — Molte congratulazioni).

*Presentazione di relazioni.*

CAMPUS-SERRA, presenta la relazione sulla proposta di legge « Proroga della tombola telegrafica a favore degli Istituti ospedalieri di Cagliari.

GUCCI BOSCHI, presenta la relazione sul disegno di legge: Concorso dello Stato alle onoranze ad Evangelista Torricelli ed alla Mostra d'arte a Faenza.

POZZI, presenta la relazione sul disegno di legge (già approvato dal Senato): Stato giuridico degli impiegati civili dello Stato.

DE AMICIS presenta la relazione sul disegno di legge: Costituzione in comune di Asigliano frazione del comune di Orgiano in provincia di Vicenza.

*Interrogazioni.*

PAVIA, segretario, ne dà lettura.

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se e quando verrà eseguita la sistemazione, già progettata, del tratto navigabile dell'antico Po di Primaro, per coordinarne il fondo a quello ora allargato ed approfondito del Po di Volano divenuto emissario della bonifia di Burana.

« Niccolini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, per sapere se intenda proporre qualche provvedimento per migliorare la condizione degli insegnanti delle scuole pratiche e speciali di agricoltura.

« Niccolini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici sul motivo, per il quale, essendo ormai già quasi completato il raddoppiamento di binario sulla Napoli-Salerno, non sieno in alcun modo iniziati i lavori per la costruzione del doppio binario sulla Salerno-Battipaglia, quantunque per tale opera si prevedesse la spesa di lire 1,500,000 nell'allegato al disegno di legge n. 540, che poi divenne la legge 23 dicembre 1906.

« Francesco Spirito ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno sulle cause che hanno ritardato e ritardano ancora l'appalto dei lavori d'ingrandimento del carcere giudiziario di Nuoro (Sardegna) e sui provvedimenti adottati per affrettarli.

« Pinna ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se e quando intenda provvedere all'appalto dei lavori di bonifica nella vallata del Cedrino e nell'agro di Siniscola in Sardegna.

« Pinna ».

« Il sottoscritto interroga il ministro dell'interno sulla vertenza fra il comune ed il già medico condotto di Sambuca Pistoiese.

« Santini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere come mai la selva

marittima di Terracina, una delle più importanti d'Italia, sia lasciata priva di governo razionale, che la renda rigogliosa e produttiva.

« De Felice-Giuffrida ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per conoscere per quali ragioni non venne concessa una breve fermata del 1° treno (n. 143) Torino-Savona, alla stazione di Carmagnola, centro importante, sede di uno dei maggiori mercati del Piemonte, capo di linea per le diramazioni su Cuneo e su Savona.

« Teofilo Rossi ».

*Comunicazioni del presidente.*

PRESIDENTE annuncia che l'onorevole Landucci e altri deputati hanno presentato una proposta di legge di loro iniziativa.

Propone che i deputati di Roma rappresentino la Camera alla commemorazione del generale Cavalli.

Non essendo pervenuta alcuna domanda di svolgimento di interpellanze, lunedì, a termini di regolamento, proseguirà la discussione sulla legge ferroviaria.

La seduta termina alle 19.10.

# DIARIO ESTERO

In attesa che i Sovrani d'Inghilterra giungano a Reval, i giornali continuano a polemizzare sulla possibilità o meno della strombazzata nuova triplice alleanza russo-franco-inglese. Oramai il progetto di essa, se pur fosse mai esistito, è del tutto tramontato dinanzi alla recisa opposizione dai maggiori organi dell'opinione pubblica della Russia e dell'Inghilterra.

Nei nostri passati diarii abbiamo riferito parecchi articoli di giornali russi ed inglesi; aggiungiamo oggi il parere del *Daily Telegraph*, il quale, dopo aver detto cho l'Inghilterra non deve affatto crearsi nuove amicizie al prezzo di nuove inimicizie, aggiunge:

« Ciò che essa desidera è di essere sopra un piede eguale di amicizia con tutte le potenze in modo da potere in qualsiasi momento gettare nella bilancia il peso della sua influenza dalla parte voluta dall'interesse della pace ».

*

I conflitti verificatisi a Casablanca fra soldati francesi e spagnuoli pare che avranno la conseguenza di far ritirare la Spagna dal prestare la sua opera insieme alla Francia nella pacificazione del Marocco, come era stato stabilito dal trattato di Algesiras.

In proposito il *New York Herald* pubblica un dispaccio da Madrid, 6, secondo il quale nel Consiglio dei ministri tenutosi il giorno innanzi, il presidente dei ministri Maura, accennando ai detti incidenti, avrebbe dichiarato al Re che è giunta l'ora per la Spagna di spiegare una politica energica.

È opinione nei circoli politici, soggiunge il dispaccio, che la Spagna rivolgerà probabilmente alle potenze firmatarie dell'Atto di Algesiras una Nota in cui dichiarerà che, malgrado la sua buona volontà, in seguito ad ostacoli suscitati da una certa potenza, che sarebbe la Francia, essa non può più assicurare la polizia marocchina.

Si crede che sia intenzione del Governo di ritirare le truppe da Casablanca se si verificassero nuovi incidenti. E' generalmente riconosciuto che esistono al Marocco numerosi argomenti di disaccordo tra la Francia e la Spagna ».

Queste notizie telegrafate al giornale americano sono confermate da particolari informazioni della *Correspondencia de Espana* di Madrid, la quale assicura che il Governo spagnuolo in vista della situazione insostenibile delle truppe spagnole a Casablanca intende rivolgere alle potenze una Nota annunciando il ritiro delle truppe a causa dell'impossibilità di adempiere ai patti di Algesiras.

* *

Un grave conflitto è scoppiato fra la Serbia e il Montenegro a causa dello svolgimento del processo che si dibatte a Cettigne per il complotto contro il Principe Nicola. Avendo un testimone, certo Nastic, fatto dichiarazioni che implicherebbero le responsabilità del Governo serbo, il ministro di Serbia a Cettigne, sir Jovanovic, come assicura il giornale *La Stampa* di Belgrado, dopo la deposizione del Nastic, si recò immediatamente dal presidente dei ministri Tomanovic, e chiese che il presidente del tribunale esprimesse in pubblica udienza il suo rincrescimento per le calunnie lanciate dal Nastic; altrimenti egli avrebbe lasciato subito il Montenegro.

Non avendo ottenuto tale dichiarazione, il sig. Jovanovic lasciò immediatamente Cettigne, rompendo le relazioni diplomatiche fra i due paesi.

La situazione nell'isola di Samos prosegue ad essere molto oscura. Un dispaccio da Atene, 7, dice:

« Il presidente dell'assemblea di Samos, Sophoulis, ha avuto un lungo colloquio col ministro d'Inghilterra, al quale ha esposto la situazione secondo le vedute manifestate nel memoriale già presentato; Sophoulis avrà poi colloqui coi ministri di Francia e di Russia. I corrispondenti dei giornali ateniesi che hanno potuto sbarcare a Vathy, telegrafano che la città è quasi deserta; per avvicinarsi al palazzo del principe bisogna portare la bandiera bianca. Il movimento delle partenze cominciava ad estendersi. I corrispondenti narrano che quattro case sono state distrutte e danneggiate in seguito al bombardamento; una decina di negozi sono stati saccheggiati dai soldati, che hanno pure attaccato e spogliato alcune persone. Non esiste nessun movimento insurrezionale, ma gli abitanti restano nell'interno dell'isola perchè la presenza delle truppe inspira una fiducia molto mediocre. All'ultimo momento si annuncia che Kopassis Effendi ha notificato ai corrispondenti che debbono lasciare immediatamente Samos. La nave *Sphacteria* ha raccolto in mare una imbarcazione piena di profughi di Samos che essa ha condotti a Syra ».

* *

Si telegrafa da Saigon, 6:

« I rifugiati cinesi hanno fatto fuoco contro un distaccamento comandato dal luogotenente francese Wevcand, nelle vicinanze del posto Phalong, mentre questo ufficiale disarmava un gruppo di rivoltosi. Il luogotenente Wevcand ed un tiragliatore sono rimasti uccisi e quattro altri feriti.

« Due compagnie vicine si sono recate sul luogo dell'attentato. I cadaveri degli uccisi sono stati trasportati a Phalong ».

## LA NUOVA SEDE
### del Ministero d'agricoltura, industria e commercio

S. M. il Re, stamane, accompagnato dal generale Brusati e da altri personaggi di Corte, si recò in

carrozza, scortata dai corazzieri, a presenziare alla cerimonia del collocamento della prima pietra per il nuovo edificio ove a via delle Finanze avrà sede il Ministero di agricoltura, industria e commercio.

Erano presenti le principali autorità cittadine, parecchi ministri, ecc.

Il Sovrano, giunto alle 9.30 precise, accolto al suono dell'inno reale, prese posto nella tribuna reale. Accanto a questa sorgevano altre tribune per le autorità e gli invitati.

S. E. il ministro dell' agricoltura, Cocco-Ortu, pronunziò il seguente applaudito discorso:

« Sire:

Non ci ha oggi adunati qui il solo pensiero di celebrare una cerimonia inaugurale, che dall'ambita presenza della Maestà Vostra assume carattere di grande solennità. Ma come i nostri maggiori negli ardimenti architettonici di classici monumenti scrissero e ci tramandarono la storia di tre civiltà, così noi eleviamo questo palazzo perchè sia simbolo della potenza creatrice del nostro popolo, parli all'anima italiana di nuove speranze, di nuovi doveri per la rinascenza economica della patria.

Il Ministero, per cui si eleva questa sede, è soprattutto l'espressione e la sintesi di questa felice trasformazione. Esso rappresenta perfino nelle dubbiezze dei primi passi, nelle crisi profonde che seguirono a speranze ed a prove talora fallaci, nei contrastati successi, l'evoluzione dell'economia nazionale lungo il periodo tra l'ultima metà del decimonono e l'aprirsi del secolo ventesimo. E rappresenta ad un tempo, nelle sue ultime vicende, la storia dei nostri rivolgimenti politici e quella della funzione dello Stato esplicatasi variamente nel consiglio e nell'azione moderatrice rispetto ai fenomeni della produzione e della distribuzione della ricchezza.

E così si spiegano le poco liete sorti di questo pubblico ufficio nella prima e timida sua apparizione, avvenuta nel 1847, senza personalità propria, ma nella forma di servizi aggregati al dicastero dei lavori pubblici. Non furono molto più fauste le condizioni dell'ordinamento successivo del Ministero autonomo dell'agricoltura e del commercio, decretato il 22 agosto 1848, concepito sotto il riflesso meraviglioso di nuove idealità di aspirazioni e di proponimenti nazionali.

Qua infatti potevano essere il pensiero e il programma d'azione di un Ministero, predisposto all'incremento del lavoro quando gli intelletti e i cuori erano soggiogati da una sola passione, e le seduzioni dell'utile non potevano trovar posto nella lotta estrema per la conquista di una patria?

E così esso con vece assidua fu istituito, trasformato, abolito nel decennio che vide i bagliori delle vittorie italiche e le sfortunate ma eroiche resistenze supreme, la preparazione patriottica, gli eroici sacrifici e le epiche imprese verso la meta gloriosa dell'unità.

Invano Camillo Cavour aveva maturato il disegno di un Ministero dell'economia nazionale, quando chiamato a reggere l'Amministrazione della marina, volle assumere insieme la direzione dell'uno e dell'altro affermando con quest'atto di governo che l'Italia agricola e l'Italia industriale non possono pervenire a meta ardua e lontana, ove l'Italia marinara non riapra le vie, che furono già sue, del traffico mondiale.

Il Ministero d'agricoltura fu ancora una volta soppresso; ma l'idea non fu estinta e in breve spazio di tempo risorse. Perchè lo spirito di quel grande, che meditava la redenzione dell'agricoltura per virtù di canali irrigatori e di più vigorosi strumenti meccanici, l'elevazione del lavoro per merito della scuola, la trasfigurazione dell'Europa occidentale e della centrale mercè il perforamento delle Alpi, aveva investito così potentemente la giovine Amministrazione, che anche oggidì, trascorsi quasi sessant'anni, la move e governa.

E l'idea s'incarnò con la legge del 5 luglio 1860 quando l'Italia non era più un'espressione geografica.

Il rinnovato Ministero sorgeva adunque quando alla rivoluzione ed alla guerra stava por succedere una lotta non meno nobile e santa, la lotta per la redenzione economica del paese.

Dalla costituzione del Regno d'Italia molti degli uomini, il cui nome è registrato nella storia della scienza e del patriottismo, si tennero onorati di reggere questo Ministero, e vi lasciarono ricordi indimenticabili di dottrina, di attività, di benemerenza. Fu un lungo periodo di preparazione forte e perseverante, soprattutto per affrettare il passaggio dell'agricoltura dallo stato di pratica empirica allo stato delle applicazioni scientifiche, ed anche per combattere il pregiudizio consacrato dall'autorità di dottrinari che l'Italia non potesse e non dovesse oltrepassare la diga delle opere campestri per diventare anche una nazione industriale.

Agli ardui problemi tecnici, alle grandi controversie economiche si venivano più tardi a urtare, e si mescolavano alte questioni sociali, che dal libro e dalla cattedra erano trapassate nel Parlamento, spesso tumultuariamente, nei popolari comizi.

Di qui il dovere di elevare le funzioni e la responsabilità del Governo così in alto, che potesse abbracciare e serenamente studiare tutte quante le forme della vita moderna per armonizzarle e farne strumento di pubblica ricchezza e di pace sociale.

Per tal modo il Ministero di agricoltura, industria e commercio entrò ancora più animosamente nella palestra moderna di legislazione e di amministrazione, connaturate e proporzionate con la evoluzione del pensiero e dell'opera del paese. Ora emulando gli esempi buoni, che ci venivano dall'estero, ora precorrendo con studiate riforme le iniziative di altri popoli, cooperò alla feconda evoluzione delle industrie del traffico e al progresso del credito, della previdenza, della cooperazione, a tutte le forme di tutela del lavoro e dei lavoratori.

Dovrei qui rammentare la saggezza di valorosi miei predecessori che in tempi a noi più vicini, sorretti dalla fiducia del Re e dai suffragi del Parlamento pensarono ed attuarono disegni che non sembrano alieni dalle tradizioni italiche più gloriose.

Mi restringerò piuttosto ad affermare che in tanta mole di lavoro gli organi amministrativi furono rinvigoriti di numero e di qualità, non come imponeva il pubblico bisogno; ma per quanto lo consentivano le ragioni non sempre prospere della finanza.

I servizi, gli studi ed il lavoro di giorno in giorno crescenti, non potevano più rimanere ristretti nella vecchia sede. E gli uffici vennero con rapida progressione trasmigrando nei prossimi e nei lontani quartieri della città e con questo moto di separazione generarono tre danni: contributo all'inasprirsi della crisi edilizia di Roma; disarmonia nel procedimento del lavoro amministrativo; aggravio sempre maggiore del bilancio per la locazione di edifici privati ai pubblici uffici.

Fu perciò consiglio di parsimonia e di previdenza la meditata proposta del mio predecessore, on. Rava, per la quale più tardi il Governo per l'autorevole volontà del suo illustre capo e il Parlamento concordarono di erigere dalle fondamenta un nuovo ampio e decoroso palazzo dell'agricoltura, dell'industria e del commercio di fianco alla via sacra per cui l' Italia tornò all'amplesso della Gran Madre Latina e sopra ruderi augusti che ci rammentano quanto nobile ed elevato fosse il concetto che i nostri padri avevano dei doveri dello Stato.

Il *Genius Loci* evoca al nostro pensiero figure maestose di guerrieri, di filosofi, di oratori, di statisti. Ma io amo raffigurare tra essi con predilezione speciale la persona dolce e serena del poeta che primo e più di ogni altro sentì la grandezza del fascio italico elevato in Roma a simbolo di unione, di libertà e di giustizia.

Egli vide l'immagine viva della patria e ne venerò lo spirito immortale nei monti selvosi, nei laghi ampi e sereni, nei fiumi

scendenti dalle prealpi e dagli appennini, nei mari aperti a tutti gli scambi della civiltà umana. E ammirò questa razza meravigliosa di bifolchi, di pastori, di artigiani, di marinai; così pronti a frangere glebe e a reintegrare maggesi, come a spingere lontana la nave con l'emblema della patria come a fornire di legioni quel duce, a cui Roma, in nome d'Italia, avesse comandato di vincere per la tutela della civiltà e del diritto.

*Maestà!*

Un frammento dell'aggere di Servio Tullio, sopra il quale splende forte nei secoli l'idea latina, risorge dalle sue rovine e voi ne fate la pietra dell'edificio consacrata all'idea trionfante del lavoro, e la consacrate pochi giorni dopo da che all'areopago delle nazioni ed alle arti della pace dedicaste un altro edificio, ove il pensiero e la volontà vostra romanamente espressi ed attuati faranno dalla varietà delle opinioni e dei linguaggi l'unità delle intelligenze e dei cuori, e dalla sentenza virgiliana:

« Nec vero terrae ferre omnes armia possunt ».

deriveranno i principî e le ragioni di una cooperazione internazionale per l'agricoltura.

Tra il palazzo dell'Istituto internazionale e questo palazzo sarà assiduo il ricambio d'ispirazione, di consigli e di azione.

E dall'incontro di queste perpetue correnti intellettuali nel nome della Maestà Vostra si sprigionerà una scintilla che diventerà fiamma sacra di solidarietà umana degna del genio universale di Roma »

Terminato il discorso e compiute le cerimonie di rito, S. M. il Re assistette alla calata della prima pietra sulla fondazione di uno dei piloni centrali ed indi alle ore 10.10, S. M. il Re, dopo essersi congratulato con S. E. Cocco-Ortu, ossequiato dai presenti, riverito dagli invitati e applaudito dalla folla assiepatasi nelle vicinanze, fece ritorno alla Reggia.

## R. ISTITUTO LOMBARDO DI SCIENZE E LETTERE

*Adunanza del 21 maggio 1908*

Apresi la seduta colla lettura ed approvazione del verbale della precedente adunanza e colla presentazione dei libri offerti in omaggio.

Il M. E. prof. T. Taramelli espone alcune osservazioni geologiche, da lui fatte nei dintorni di S. Pellegrino e di Salsomaggiore, le quali per entrambe queste località, rinomate per le loro acque minerali, farebbero intravvedere dei notevoli sconcerti stratigrafici, componimenti ed accavallamenti di terreni, in probabile rapporto colla presenza delle fonti medesime.

Per Salsomaggiore si lamenta la mancanza di sicure notizie pei terreni attraversati nella infissione di numerosi tubi artesiani, di cui uno fu spinto fino a 717 metri; si espongono invece alcuni dati sulla serie di rocce perforate con uno dei pozzi di Salsominore spinto sino a 509.

Per l'una e per l'altra località, l'autore si propone di continuare le sue ricerche.

La S. C. Rina Monti prof di zoologia nell'Università di Sassari, continuando i suoi studi sull'idrobiologia delle Alpi, già comunicati in diverse note all'Istituto, descrive una specie nuova di idracuido scoperto dall'autrice stessa in Val Anzasca, e denominato *Panisus Bazettae*, in onore del compianto colonnello G. C. Bazzetta, benemerito illustratore della storia naturale dell'Ossola.

Il S. C. prof. Ugo Brizi legge la sua Nota: « Intorno ad una alterazione patologica dell'embrione del frumento ». La nota si riferisce allo studio di alcuni casi di mancata germinabilità nei semi di frumento, inesplicabile con tutte le cause finora conosciute che determinano la possibile ingerminabilità del seme stesso. Le ricerche eseguite hanno permesso di determinare la presenza del micelio di un lungo parassita, finora non ben identificato, che è causa della alterazione la quale presenta molta analogia con quanto accade nel loglio, nel mais pellagrogeno, tantochè i semi alterati sono venefici per i topi. La nota è preliminare, e lo studio sarà completato a suo tempo.

Vengono presentate per la stampa nei Rendiconti le note: del prof. C. A. Dell'Agnola « sulla funzione limite di una successione di frazioni continue », e del prof. Roberto Bonola « sui sistemi lineari di omografie nello spazio ».

Terminate le letture, l'Istituto, in seduta privata, passa alla votazione per la nomina di un membro effettivo e di un socio corrispondente; riescono eletti: a membro effettivo il prof. Antonio Sagno, a socio corrispondente il prof. Emilio Almansi.

Esauriti altri affari di amministrazione interna, viene sciolta l'adunanza alle ore 15.20.

## R. ACCADEMIA DELLE SCIENZE DI TORINO

### CLASSE DI SCIENZE MORALI, STORICHE E FILOLOGICHE

*Adunanza del 31 maggio 1908*

*Presidenza del professore senatore Enrico d'Ovidio*
Presidente dell'Accademia

Per l'inserzione negli Atti il socio Allievo presenta una propria Nota dal titolo: « L'indirizzo storico e scientifico della pedagogia contemporanea ».

Per le Memorie è dal socio Stampini presentata una monografia del prof. Clemente Merlo: « Degli esiti di *lat-gn* nei dialetti dell'Italia centro-meridionale » con un appendice: « Sul trattamento degli sdruccioli nel dialetto di Molfetta ». Il presidente incarica di riferirne in una prossima adunanza il socio proponente Stampini ed il socio Renier.

Raccoltasi poscia la Classe in seduta privata procedette all'elezione dei soci corrispondenti. Riescirono eletti i seguenti:

nella sezione di scienze filosofiche: Giuseppe Zuccante e Roberto Ardigò;

nella sezione di scienze storiche: Adolfo Venturi, Alessandro Luzio. Giovanni Monticolo;

nella sezione di archeologia: Paolo Orsi, Giovanni Patroni;

nella sezione di geografia e etnografia: Vittore Bellio, Cosimo Bertacchi;

nella scuola di linguistica e filologia orientale: Carlo Salvioni, Fausto Lasinio, Giacomo Ernesto Parodi, Celestino Schiaparelli, Emilio Teza;

nella sezione di filologia, storia letteraria e bibliografia: Girolamo Vitelli, Francesco Flamini, Egidio Gorra.

# NOTIZIE VARIE

## ITALIA.

S. M. il Re, al telegramma inviatogli dalla presidenza dell'Istituto per l'educazione fisica in occasione della chiusura della prima riunione annuale, ha fatto esprimere il suo augusto gradimento col seguente:

« Senatore Luigi Lucchini — Roma.

« Sensibile al reverente saluto per mezzo della S. V On.ma pervenutogli, S M. il Re ne ringrazia cordialmente quanti Ella ebbe compagni nella devota spontanea manifestazione.

« Ministro: PONZIO VAGLIA ».

S. M. la Regina Elena ha messo a disposizione della Società italiana per gli studi della malaria la cospicua somma di lire seimila per essere, nel modo che la Società crederà migliore, impiegata per venire in aiuto dei bambini malarici poveri nelle diverse parti d'Italia.

**La festa nazionale dello Statuto.** — Roma ha ieri degnamente celebrata la festa nazionale dello Statuto Il tempo, per quanto dapprincipio piovoso, permise il pieno compimento di tutto il programma della giornata. Gli edifizi pubblici, governativi e municipali, molte abitazioni private avevano issato la bandiera nazionale.

Il sindaco comm. Nathan pubblicò il manifesto seguente:

« *Romani!*

Commemoriamo oggi l'evento che segnò il natale del Governo costituzionale in Italia!

Si strinse allora il patto tra Principe e Popolo, che, fedelmente osservato e mantenuto attraverso quattro generazioni, vide sorgere, lottare, spegnersi Apostoli, Re, Statisti, Guerrieri; vide, immutato, trasformarsi l'Italia

Se, nella maturità dei tempi, le inesorabili esigenze del progresso segneranno nuovi confini alla Magna Carta, oggi essa rappresenta guarentigia di civile Governo, tutela di libertà faticosamente conquistate: oggi, [illegible], affidata come è a Sovrani, alti e luminosi esempi di [illegible], [illegible] virtuosa, [illegible]

*Cittadini!*

La civile festa nei suoi ricordi del passato — dai primi [illegible] della nazionale ricostituzione alla breccia di Porta Pia, al rapido e meraviglioso sviluppo della capitale d'Italia — è [illegible] celebrazione di onesta letizia, conferma al patto di libertà e [illegible] stretto, or sono dodici lustri, tra Casa Savoia ed il popolo [illegible] Italia ».

A piazza d'Armi ebbe luogo, passata da S. M il Re, la rivista delle truppe di presidio

Il Sovrano giunse sul luogo della rivista alle 7.45 in vettura scortata dai corazzieri ed accompagnato dai generali Trombi e Brusati e dal tenente colonnello Camicia. Il corteo reale si fermò presso la caserma Vittorio Emanuele, ove si trovava a riceverlo S. E. il ministro della guerra, barone Casana.

Il Sovrano, salito a cavallo, seguito dal gruppo degli ufficiali di stato maggiore, passò in rivista le tre linee di truppa: intanto dal vicino Monte Mario cominciarono a rimbombare i tradizionali colpi di cannone. Terminata la rivista, Sua Maestà assistette alla sfilata delle truppe al suono dei concerti e delle fanfare.

La sfilata riuscì splendidamente. La folla acclamò calorosamente il Sovrano e le truppe di cavalleria e bersaglieri. Alle 8.40 la sfilata ebbe termine.

Il Sovrano, risalito in carrozza, fece ritorno alla Reggia fra acclamazioni.

Alle ore 11, nell'aula massima del palazzo senatorio, ebbe luogo, alla presenza del sindaco, Nathan, della Giunta comunale e delle altre autorità civili e militari, la distribuzione delle onorificenze assegnate nell'annata per atti di valore civile e militare.

Il sindaco pronunziò un applaudito discorso di circostanza. La distribuzione delle onorificenze destò spesso applausi.

Nel pomeriggio, alla R. Accademia dei Lincei si tenne l'annunziata adunanza delle due Classi, onorata dall'intervento di S. M. il Re. La solenne riunione fu, come le precedenti, imponente.

Il Sovrano giunse alle 16 precise, ricevuto dal presidente dell'Accademia, senatore Blaserna, dal vice presidente D'Ovidio, dai segretari, Guidi, Millosevich Pigorini e Grassi, dagli amministratori, Gatti e Dalla Vedova, da S. E. il presidente del Consiglio, Giolitti, dalle LL. EE. i ministri Rava, Orlando, Schanzer, Cocco-Ortu, Casana, Carcano, Lacava, Mirabello e Bertolini, dai presidenti delle due Camere e dal sindaco di Roma, Ernesto Nathan.

La cerimonia si svolse come al consueto, e di essa, dei discorsi pronunziativi nonchè dei nomi dei premiati sarà detto nel resoconto ufficiale dell'accademia.

Nella serata le principali vie e piazze erano straordinariamente illuminate, così pure gli stabilimenti pubblici e molte abitazioni private.

Lo spettacolo della girandola al Pincio trasse una folla immensa, come sempre in siffatta circostanza, a piazza del Popolo e a[illegible] S. M. il Re vi assistette dalla speciale tribuna, ove trovavansi ad incontrarlo il sindaco Nathan e le altre autorità cittadine.

Il sempre attraente spettacolo venne spesso applaudito dalla folla.

Alle 21.30 S. M. il Re lasciava il palco, vivamente acclamato mentre gli ultimi razzi scoppiettavano con variopinti guizzi sullo sfondo del cielo.

***

Dispacci dalle Provincie recano che la festa di ieri è stata ovunque celebrata con la esposizione di bandiere agli edifici pubblici e privati, con riviste militari passate dai comandanti di presidî alla presenza delle autorità, con la pubblicazione di manifesti commemorativi, con le premiazioni dei decorati al valor civile e con pubblici concerti ed illuminazioni.

Anche nelle colonie italiane all'estero la festa nazionale è stata solennemente [illegible]

**Cortesie internazionali.** — Il barone Achrenthal ha [illegible] d'Austria-Ungheria [illegible] suoi vivi ringraziamenti [illegible] pronunciate nel suo discorso [illegible] giubileo di S. M. l'Imperatore d'Austria.

**Onoranze a Garibaldi.** — Le Associazioni popolari [illegible] hanno [illegible] un solenne tributo di riverenza alla memoria di Garibaldi.

Un grandioso Corteo di parecchie migliaia di persone si formò sul piazzale del Campidoglio e trasse con numerose [illegible] al suono di inni patriottici, eseguiti alternativamente da parecchi concerti e fanfare, al Gianicolo.

Parecchie corone furono deposte sul monumento dell'Eroe, e vennero pronunziati varii discorsi.

Tutto procedette con ordine.

*** A Napoli un altro imponente Corteo di Associazioni popolari si recò a deporre corone sul monumento a Garibaldi in piazza della ferrovia

Vennero pronunziati due discorsi applauditi.

Il Corteo poscia si recò alla stazione Nola Baiano, dove ebbe luogo lo scoprimento di una lapide commemorativa che ricorda la data dell'entrata di Garibaldi in Napoli.

**Istituto internazionale di agricoltura.** — Il Comitato permanente dell'Istituto internazionale di agricoltura, nella seduta di sabato, ha compiuto l'esame ed ha approvato i progetti di regolamento interno e di organizzazione degli uffici e stato dei funzionari ed impiegati.

Ha nominato una Commissione composta dei delegati dell'Argentina, Austria-Ungheria, Belgio, Francia, Germania, India, Italia e Stati Uniti con incarico di studiare il miglior sistema di assicurare l'avvenire degli impiegati allorchè cessino dal servizio ed in secondo luogo di precisare il minimo dei quesiti ai quali gli Stati aderenti dovranno rispondere all'aprirsi dell'Istituto affinchè il funzionamento di questo abbia fin da principio la sua utilità pratica.

Ha fissato la convocazione dell'assemblea generale tra il 20 e il 30 novembre prossimo, e si è aggiornato stabilendo fin da ora di riunirsi nuovamente dieci giorni avanti l'assemblea

**In Campidoglio.** — Il Consiglio comunale di Roma è convocato per questa sera in seduta pubblica, alle ore 21.

**Per gli scioperi nel Parmense.** — Un comunicato dell'*Agenzia Stefani* in data di ieri, 7, reca:

« Sotto la presidenza del sindaco, comm. Lusignani, e presenti i presidenti della Deputazione e del Consiglio provinciale, l'onorevole senatore Mariotti, gli onorevoli deputati Berenini, Cardani, Faelli Guerci e Lucca e due rappresentanti della Federazione agraria interprovinciale di Bologna, si sono riuniti la Commissione dell'Associazione agraria, presieduta dall'avv. Carrara, e la Commissione degli scioperanti, assistita dal segretario della Ca-

mera del lavoro, De Ambris, per discutere intorno alla soluzione dell'attuale sciopero agrario.

« Dopo un discorso del sindaco, l'avv. Carrara e De Ambris esposero rispettivamente i termini dell'attuale vertenza secondo i proprietari e secondo gli scioperanti.

« Fu deciso di deferire al sindaco, ai deputati ed ai presidenti della Deputazione e del Consiglio provinciale l'incarico di formulare proposte concrete per la risoluzione della vertenza da sottoporsi, domani, alle due parti in causa, che faranno conoscere entro giovedì prossimo le loro risposte ».

**Centenario scolastico.** — Il convitto nazionale di Novara ha commemorato ieri il centenario della sua istituzione inaugurando i busti di Napoleone I, che lo istituì e di Carlo Alberto che lo richiamò a nuova vita.

Il preside dott. Corradi, dopo rivolto un saluto al prefetto Ferrari, rappresentante il ministro Rava, comunicò un telegramma del ministro che autorizza ad intitolare il convitto a Carlo Alberto.

Il prof. Lizier pronunciò indi un discorso commemorativo della festa nazionale ed il prof. Margarini ringraziò gli intervenuti.

Tutti gli oratori e lo scultore Cantoni, autore dei busti, furono applauditissimi.

**Al Corea.** — Interessantissimo per gli amatori della buona musica riuscì ieri il concerto orchestrale datosi all'anfiteatro Corea, diretto dal valentissimo sig. Ottavio De Piccolellis, il quale, nuovo al pubblico romano, seppe, con la sua maestria, conquistarne subito l'entusiastico applauso.

Il successo si manifestò fin dal primo numero del bene scelto programma per la splendida esecuzione della *ouverture* dell'opera *Oberon* di Weber e si affermò con la corretta interpretazione della *sinfonia* n. 8 di Beethoven, il cui *allegretto scherzando* di grandissimo effetto sinfonico destò un vero entusiasmo, tanto che se ne voleva la replica, che però non fu data.

Gustata molto la graziosissima *berceuse* del Gui, ma assai di più lo *scherzo* (op. 61) del Mendelssohn, che dovette ripetersi fra incessanti e vivissimi applausi, e questi si ripetettero tanto nel pezzo *Il giardino incantato di Klingsor* dell'opera *Parsifal*, che nel *preludio* dell'opera *I maestri cantori* del Wagner, con i quali venne chiuso il bellissimo concerto, in fine del quale al De Piccolellis fu fatta una vera ovazione.

Domenica prossima, 14 corr.. vi sarà il 24° concerto, e sarà diretto dal maestro sig Teofilo De Angelis.

**Movimento commerciale.** — Ieri l'altro furono caricati a Genova 1324 carri, di cui 474 di carbone pel commercio e 133 per l'amministrazione ferroviaria; a Venezia 373, di cui 127 di carbone pel commercio e 92 per l'amministrazione ferroviaria; a Savona 317, di cui 185 di carbone pel commercio e 39 per l'amministrazione ferroviaria; a Livorno 205, di cui 102 pel commercio e 50 per l'amministrazione ferroviaria, e a Spezia 140, di cui 114 di carbone pel commercio e 26 per l'amministrazione ferroviaria.

**Marina militare.** — La R. nave *Etruria*, è partito da Port of Spain per Pernambuco il 4 corr.

**Marina mercantile.** — Il *Liguria* della N. G. I., è partito da New-York per Napoli e Genova. — Da Tangeri ha transitato per Genova il *Regina Elena* della stessa Società. — Il *Venezuela* della Veloce ha transitato da Montevideo per Buenos Aires. — Il *Caboto* della Società Veneziana è giunto a Calcutta da Bombay. — Il *R. Rubattino* della N. G. I., è giunto a Bombay.

# TELEGRAMMI

## (Agenzia Stefani)

VIENNA, 6. — In una fabbrica di celluloide del quartiere di Ottakring si è prodotta un'esplosione, che ha provocato un incendio.

Vi sono numerosi feriti gravi. Si dice che vi siano anche dei morti.

BERLINO, 6. — Si assicura che l'istruttoria contro il principe di Eulemburg è terminata. L'atto di accusa sarà notificato al principe.

BERLINO, 6 — Nelle elezioni generali per la Camera dei deputati prussiana sono eletti 140 conservatori, 58 conservatori liberali, 65 nazionali liberali, 22 progressisti popolari, 7 dell'unione progressista, 100 del Centro, 15 polacchi, 6 socialisti e 5 indipendenti.

Vi sono 25 ballottaggi.

VIENNA, 6. — Nell'esplosione della fabbrica di celluloide di Ottakring vi sono stati 17 morti. Quattro operai sono scomparsi, ma si spera che si siano salvati.

La causa dell'esplosione sembra che sia dovuta all'infiammazione della polvere di celluloide.

L'esplosione ha causato un incendio che ha distrutto l'intera fabbrica.

PIETROBURGO, 6. — *Duma dell'Impero.* — Si riprende la discussione generale del bilancio della marina.

Goussckow, capo del partito degli ottobristi, sostiene la proposta della nomina di una Commissione d'inchiesta sullo stato della flotta russa.

La discussione generale viene quindi chiusa

Il presidente del Consiglio, Stolypine, pronuncia allora un discorso, nel quale dichiara che il Governo è deciso a non inchinarsi dinanzi alla risoluzione della Duma non già per obbedire a un pregiudizio, ma perchè è convinto che soltanto il desiderio del progresso e non il mantenimento dello *statu quo* possa assicurare il successo.

Viene quindi approvata con qualche emendamento di poca importanza una formula transitoria.

LISBONA, 6. — *Camera dei deputati.* — Viene approvata, con 100 voti favorevoli e 9 contrari, una mozione di fiducia verso il Governo, presentata dal capo del partito progressista.

Si approva quindi, con 82 voti favorevoli ed 8 contrari, una altra mozione di fiducia presentata dal capo del partito rigeneratore.

NAMOR, 6. — In un passaggio a livello presso la stazione di Rochefort una carrozza, nella quale si trovavano 8 persone che facevano una escursione, è stata costretta a fermarsi sul binario, avendo le rote trovato ostacolo nel binario stesso.

È sopraggiunto in quel momento un treno che manovrava e che ha investito la carrozza.

Delle 8 persone che si trovavano nella vettura 5 sono rimaste uccise e tre ferite.

NEW-YORK, 6. — Violenti cicloni hanno devastato numerose fattorie nel distretto di Fillmore. Si deplorano sei vittime.

WINNIPEG, 6. — Pioggie torrenziali ininterrotte hanno ingrossato i fiumi Belley ed Oldeman, nella regione meridionale dell'Alberta

I fiumi hanno straripato: la piena cresce di cinque pollici ogni ora. Parecchi ponti sono stati asportati. La circolazione è interrotta Molte case sono state distrutte. La regione inondata era considerata finora come arida e si progettava di costruirvi dei canali d'irrigazione.

PIETROBURGO, 6. — La neve ha continuato a cadere abbondantissima per parecchie ore della giornata. Lo yacht imperiale *Standard*, la *Stella polare*, l'incrociatore *Almax* e quattro contrortorpediniere lasceranno Peterhof domani sera, diretti a Reval.

PIETROBURGO, 7. — *Duma dell'Impero.* — (*Continuazione*). — Si respinge, con 194 voti contro 78, il credito di 11 milioni di rubli, chiesto per la costruzione delle nuove navi da guerra.

COSTANTINOPOLI, 7. — La legazione di Grecia ha protestato presso la Porta contro la rottura delle relazioni fra la Turchia e il console greco di Samo.

KIEL, 7. — Lo yacht *Victoria and Albert* è arrivato nel pomeriggio dopo aver attraversato il canale.

Il principe e la principessa Enrico di Prussia ed il principe Sigismondo di Prussia hanno salutato al passaggio i Sovrani di Inghilterra. Essi sono saliti a bordo ed hanno presentato i loro saluti cordiali al Re Edoardo, alla Regina Alexandra e alla principessa Victoria, trattenendosi a bordo tre quarti d'ora.

Poscia lo yacht Reale inglese, scortato da nove torpediniere tedesche, ha continuato la sua rotta verso Reval,

REVAL, 7. — Tutti i treni da Pietroburgo giungono gremiti. Gli alberghi sono presi d'assalto. Numerosi viaggiatori hanno passato la notte da sabato a domenica seduti sulle loro valigie nei corridoi degli alberghi.

La polizia ha ricevuto importanti rinforzi. La maggior parte delle entrate del porto sono sbarrate. Vi sono quattro torpediniere in rada. L'*Alessandro II* ed il *Rossia* sono pure ancorati in porto. Tutte le navi ed il porto sono imbandierati.

La giornata d'oggi è stata allietata dal sole e da un clima primaverile.

REVAL, 7. — Un telegramma da Pietroburgo annuncia che la partenza dell'Imperatore è stata aggiornata a domani sera.

PARIGI, 7. — Il generale Liautey telegrafa che Mulai Rachid ha ricevuto da Mulai Hafid la notizia del suo prossimo ingresso a Fez e della sua intenzione di combattere gli stranieri.

In seguito all'eccitazione prodotta nel Trafilalet da queste notizie, il generale Liautey, per trovarsi pronto ad ogni eventualità, ha preso tutte le misure necessarie per rimettere rapidamente in stato di difesa i due posti provvisori di Buanam.

GLADSTONE (Colorado). 7. — In seguito ad un incendio che ha distrutto gli impianti di legno e le istallazioni esterne della miniera di Gold Kinge una squadra di salvataggio si è recata alla ricerca dei minatori scomparsi. Si crede che 23 minatori siano morti asfissiati dai gas.

OMARA, 7. — Un ciclone che ha imperversato venerdì nel sud del Nebraska e nel nord del Kansas ha devastato una larga superficie. Vi sono 21 morti e 5 feriti mortalmente. Sono rimaste distrutte 75 case in sei località. I coloni sono fuggiti nella città in cerca di ricovero.

PARIGI, 8. — La *Petite République* pubblica un dispaccio da New-York, in data di ieri, il quale annunzia che un incendio scoppiato in una miniera a Silveton, nel Colorado, tre minatori rimasero chiusi nei pozzi ed altri venti dei loro compagni che erano scesi in loro soccorso non riapparvero più.

Una squadra di salvatori tentò invano di ricercarli, ma dovette risalire, essendo l'atmosfera irrespirabile.

## OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE
### del R. Osservatorio del Collegio Romano
*del 7 giugno 1908.*

| | |
|---|---|
| Il barometro è ridotto allo zero | 0° |
| L'altezza della stazione è di metri . . | [illegible] |
| Barometro a mezzodì | 750 0 |
| Umidità relativa a mezzodì | 12 65. |
| Vento a mezzodì | W. |
| Stato del cielo a mezzodì | coperto. |
| Termometro centigrado | massimo 28 7 |
| | minimo 16 3 |
| Pioggia in 24 ore | — |

*7 giugno 1908.*

In Europa: pressione massima di 768 al nord della Spagna, minima di 753 al nord dell'Italia.

**In Italia** nelle 24 ore: barometro ovunque disceso fino a 6 mm. in Toscana; temperatura aumentata nell'Italia meridionale e isole, diminuita altrove; venti forti del 3° quadrante; pioggie nell'Italia superiore con temporali.

Barometro: massimo a 758 in Sicilia, minimo a 753 sull'Italia superiore.

**Probabili**: venti moderati o forti settentrionali al nord, intorno a ponente altrove; cielo generalmente nuvoloso; temporali e pioggie sparse; mare agitato lungo le coste meridionali.

## BOLLETTINO METEORICO
dell'Ufficio centrale di meteorologia e di geodinamica

Roma, 7 giugno 1908

| STAZIONI | STATO del cielo ore 7 | STATO del mare ore 7 | TEMPERATURA precedente Massima | Minima |
|---|---|---|---|---|
| | | | nelle 24 ore | |
| Porto Maurizio | 1/2 coperto | legg. mosso | 23 5 | 18 0 |
| Genova | 1/2 coperto | calmo | 22 1 | 18 2 |
| Spezia | — | — | — | — |
| Cuneo | piovoso | — | 23 8 | 13 6 |
| Torino | coperto | — | 24 8 | 14 6 |
| Alessandria | coperto | — | 25 7 | 16 4 |
| Novara | piovoso | | 28 1 | 12 6 |
| Domodossola | coperto | — | 24 5 | 13 1 |
| Pavia | coperto | — | 29 2 | 16 4 |
| Milano | coperto | | 28 8 | 15 6 |
| Como | piovoso | — | 26 0 | 12 3 |
| Sondrio | | — | — | — |
| Bergamo | piovoso | | 25 6 | 15 4 |
| Brescia | coperto | — | 27 1 | 17 5 |
| Cremona | coperto | — | 29 6 | 17 2 |
| Mantova | sereno | - | 29 0 | 18 2 |
| Verona | coperto | | 29 5 | 18 0 |
| Belluno | piovoso | - | 25 6 | 15 8 |
| Udine | coperto | . | 27 7 | 18 2 |
| Treviso | piovoso | — | 30 8 | 18 9 |
| Venezia | piovoso | calmo | 29 3 | 20 2 |
| Padova | coperto | — | 28 2 | 18 2 |
| Rovigo | piovoso | — | 25 0 | 13 6 |
| Piacenza | coperto | | 28 5 | 16 3 |
| Parma | piovoso | | 26 6 | 16 2 |
| Reggio Emilia | 3/4 coperto | | 28 8 | 19 0 |
| Modena | coperto | - | 29 9 | 17 4 |
| Ferrara | coperto | - | 30 1 | 18 0 |
| Bologna | 3/4 coperto | | 29 2 | 19 8 |
| Ravenna | coperto | | 28 5 | 18 2 |
| Forlì | coperto | | 30 2 | 21 8 |
| Pesaro | coperto | calmo | 30 5 | 19 2 |
| Ancona | piovoso | calmo | 30 0 | 17 5 |
| Urbino | piovoso | — | 27 3 | 18 0 |
| Macerata | coperto | - | 29 7 | 17 8 |
| Ascoli Piceno | coperto | - | 29 5 | 18 0 |
| Perugia | temporalesco | | 28 8 | 14 6 |
| Camerino | coperto | | 25 0 | 16 7 |
| Lucca | coperto | | 26 6 | 17 8 |
| Pisa | piovoso | | 25 8 | 17 0 |
| Livorno | coperto | calmo | 26 4 | 17 0 |
| Firenze | coperto | - | 29 4 | 17 6 |
| Arezzo | piovoso | | 28 2 | 15 4 |
| Siena | coperto | | 26 6 | 15 5 |
| Grosseto | 3/4 coperto | | 23 0 | 11 2 |
| Roma | coperto | | 29 9 | 16 3 |
| Teramo | sereno | - | 31 6 | 17 8 |
| Chieti | coperto | - | 32 0 | 21 4 |
| Aquila | 3/4 coperto | | 25 6 | 12 0 |
| Agnone | sereno | | 25 9 | 16 3 |
| Foggia | 1/2 coperto | | 33 0 | 20 8 |
| Bari | sereno | mosso | 33 0 | 22 0 |
| Lecce | 1/4 coperto | . | 30 6 | 20 0 |
| Caserta | sereno | | 32 8 | 18 2 |
| Napoli | 1/2 coperto | mosso | 29 3 | 22 5 |
| Benevento | piovoso | — | 31 2 | 17 2 |
| Avellino | coperto | — | 27 0 | 20 0 |
| Caggiano | 3/4 coperto | — | 27 4 | 17 4 |
| Potenza | 3/4 coperto | — | 29 0 | 19 6 |
| Cosenza | 1/2 coperto | — | 35 0 | 18 8 |
| Tiriolo | — | — | — | — |
| Reggio Calabria | sereno | calmo | 29 0 | 21 0 |
| Trapani | coperto | legg. mosso | 29 9 | 22 5 |
| Palermo | coperto | legg. mosso | 33 8 | 21 9 |
| Porto Empedocle | 1/2 coperto | mosso | 27 0 | 22 5 |
| Caltanissetta | coperto | — | 27 0 | 18 8 |
| Messina | coperto | legg. mosso | 29 1 | 19 5 |
| [illegible] | 3/4 coperto | legg. mosso | 30 0 | 19 3 |
| Siracusa | piovoso | calmo | 27 0 | 18 4 |
| [illegible] | 1/4 coperto | mosso | 24 0 | 15 8 |
| Sassari | coperto | — | 22 4 | 16 0 |